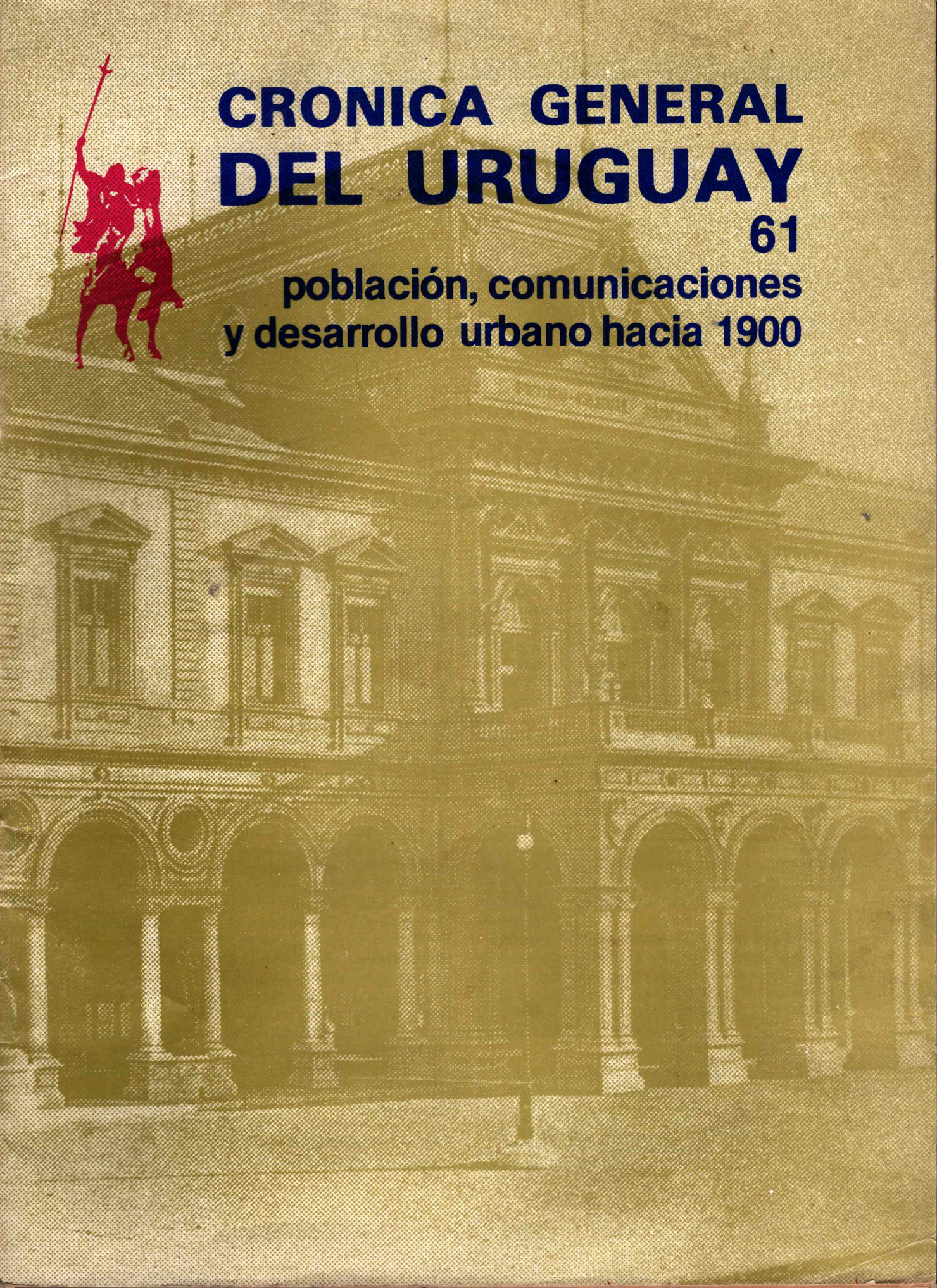


CRONICA GENERAL DEL URUGUAY

61

población, comunicaciones y desarrollo urbano hacia 1900

población, comunicaciones y desarrollo urbano hacia 1900

LA POBLACION

Recapitulando los datos ofrecidos en los fascículos números 39, 45 y 50, titulados *"Don Frutos", Presidente, La República hacia 1850* y *Los comienzos de la modernización*, se tienen las siguientes cifras sobre la evolución de la población del país hasta la década del sesenta: hacia *1830*, fue estimada en *74.000 personas*, en *1852*, el Censo arrojó un total de *131.969 habitantes* y ocho años después, según los *Apuntes Estadísticos y Mercantiles* de *Adolfo Vaillant* que ajustó los resultados del Censo de 1860, habitaban en el territorio nacional *221.248 personas*. O sea que en los veinte primeros años de vida independiente el número de pobladores casi se duplicó; y en los ocho siguientes creció el *67.65%*, triplicándose la cifra de 1829 en tres décadas.

En el trabajo preparado para la *Exposición de Viena*, marzo de 1873, el ya citado *Vaillant* estimó la población total de la República en *450.000 habitantes*; más precisamente, nuestro primer estadígrafo adjudicó a Montevideo *127.704 pobladores* y a los doce departamentos de campaña *326.774*, lo que da un total de *454.478*. Importa señalar que al hacer esta estimación, *Vaillant* dejó expresa constancia de que sus cálculos contrariaban a quienes ya por entonces hacían ascender la población del país a *medio millón de personas*, lo que demuestra que la actitud *optimista* respecto del crecimiento demográfico del Uruguay —actitud que convirtió en fuentes de decepción a los censos hechos en nuestro siglo— viene de lejos. De todas maneras, ateniéndose a las cifras de *Vaillant*, resulta que en 44 años —*1829-1873*— el país sextuplicó su población.

En *1879*, tomando como base el *Censo General de 1860*, los *"censos parcelarios levantados por los Señores Jefes Políticos y de Policía de Campaña"* y para la Capital, el *"censo parcelario de los menores de 15 años"* y el movimiento demográfico del período inmediato anterior, la *Oficina de Estadística* estimó la población de la República en *438.245 habitantes*: de ellos, *111.500* correspondían al departamento de Montevideo y el resto, *326.745*, a los del Interior. En cuanto a la nacionalidad, esta era la distribución: *orientales* el *68%, 298.023* y *extranjeros, 140.222*, el *32%*.

A partir del año referido, las estimaciones se regularizaron y mejoraron. Contribuyeron a ellos los *censos departamentales de Montevideo* —realizados en *1884* y *1889*—, los del *Interior* —iniciados en *1887* y en muchos casos solo parciales—; los datos del *Registro de Estado Civil* —creado el *11 de febrero de 1879*; y el comienzo, en *1877*, del *registro de salidas de pasajeros hacia ultramar* —que vino a complementar el de entradas, llevado desde diez años atrás— y de *entradas y salidas por vía fluvial del Puerto de Montevideo*.

Durante la *Administración Santos*, se elevó a la Asamblea un proyecto de ley proponiendo la realización de un nuevo *Censo General*, cuyo trámite se demoró; en *1883*, como era costumbre, la *Dirección de Estadística*, estimó la población de la República, fijándola en *520.536 personas*.

Corresponde anotar que en *setiembre de 1884*, tuvo lugar un censo en el *Departamento de Montevideo*, cuyos resultados fueron: *164.028 habitantes*, de los cuales *91.247* eran *orientales* —el *56%*— y el resto, *72.781*, el *44%*, *extranjeros*. Entre estos, sobresalían: los *italianos (32.829)*, los españoles *(22.122)*, los *franceses (7.383)* y los *argentinos (4.528)*.

Cinco años más tarde, en *1889*, una Comisión presidida por *Carlos María de Pena* e integrada, entre otros, por *Jacobo A. Varela, Martín C. Martínez* y *Eduardo Acevedo*, asumió la responsabilidad de un nuevo Censo de la población de Montevideo que arrojó la cifra de *215.061*: *114.322*, el *53 %*, eran *nacionales* y el resto, *100.739*, el *47 %, extranjeros*.

Si se comparan los cuatro censos que abarcaron todo el *departamento de Montevideo*: *1852, 1860, 1884* y *1889*, que arrojaron los siguientes resultados: *33.994, 57.861, 164.028* y *215.061*, respectivamente, resulta que su población se multiplicó por seis largamente, en 37 años, y si solo se toman las cifras de los tres últimos, separados por 29 años, prácticamente se cuadruplicó.

En *1888*, bajo el *Gobierno de Tajes*, se calculó así la población total del país: Montevideo, *204.872 habitantes* y departamentos *443.425*, lo que suma *648.297*. A su vez, en *1893*, según el informe de la *Dirección General de Estadística*, la República tenía *748.130 habitantes*; y en *1898, 863.864*.

Hacia fines de 1899, el Poder Ejecutivo dispuso que se levantara el *Censo General* de acuerdo con lo establecido en la ley de 1873, no cumplida hasta entonces; se excluía del mismo al *departamento de Montevideo* a título de que en 1889 se había hecho el respectivo censo municipal. La tarea se llevó a cabo en *marzo de 1900*; el recuento de los boletines del Censo arrojó *599.364 habitantes* en los *18 departamentos del Interior*, pero dicha cifra fue elevada en un *8%* por la *Comisión del Censo*, a los efectos de suplir errores, con lo que la población de la campaña quedó establecida en *647.313 personas*. Sumando a esta cantidad los *288.807 habitantes* que la *Dirección de Estadística* adjudicó al *departamento de Montevideo*, se tiene un total, en 1900 para toda la República, de *936.120*. Cabe acotar —siguiendo a *Eduardo Acevedo*— que los cálculos anuales de la *Dirección de Estadística*, basados en el crecimiento vegetativo y en el migratorio, arrojaban, al *31 de diciembre de 1899*, la cifra de *627.806 habitantes para los departamentos del Interior*, cifra muy próxima, como se ve, a la del censo levantado cuatro meses después.

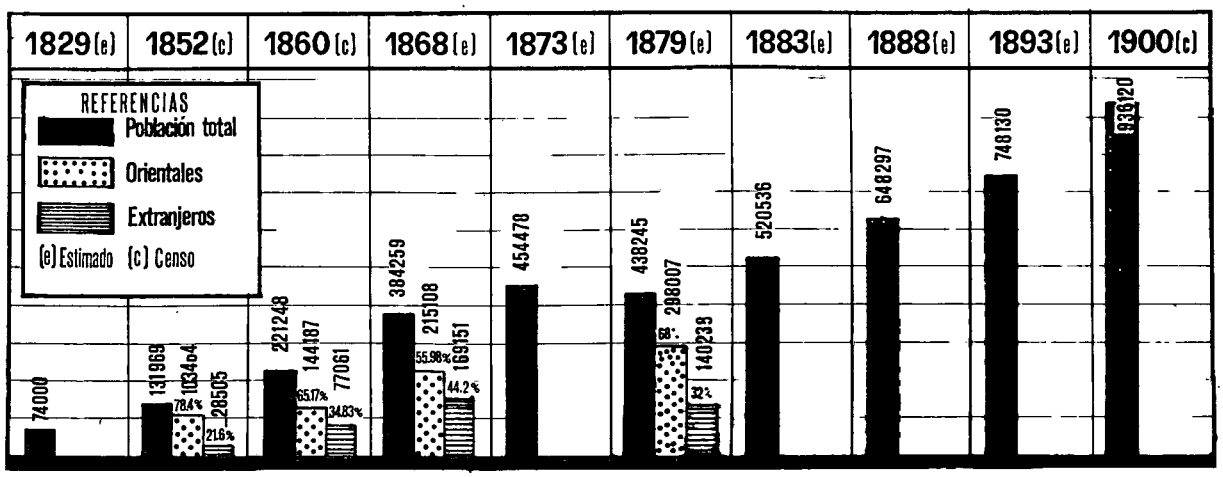
En resumen, a partir de los datos dados en el fascículo Nº 50: *Los comienzos de la modernización*, para el año *1868*, tomados del *Almanaque y Anuario Estadístico* publicado por *Adolfo Vaillant*, y de los contenidos en los Boletines de la Oficina respectiva, ya dados, se tiene el siguiente cuadro:

Años	Habitantes
1868	384.259
1873	454.478
1879	438.245
1883	520.536
1888	648.297
1893	748.130
1900	936.120

Antes de seguir adelante, cabe insistir en que la tarea de reconstruir el proceso demográfico nacional —que ya iniciara el *Dr. Eduardo Acevedo*— no resulta sencilla y aún hoy está por hacer, aunque los adelantos han sido notorios a partir de los años sesenta de nuestro siglo. Utilizando como punto de partida los *Censos Nacionales de 1860 y 1908*, el realizado en *1900* en los *Departamentos del Interior*, los de *Montevideo* de *1884, 1889* y *1930* y *parciales del Interior* hechos entre *1887 y 1895, Juan Rial* ha calculado la población total del país y por departamento, para cada decenio, en el período 1860-1930. Por considerarlo de interés, se transcriben los datos del lapso *1860-1900*, correspondientes a *población nacional total*.

Años	Habitantes
1860	223.238
1870	343.020
1880	463.867
1890	686.458
1900	914.713

Crecimiento de la población del Uruguay en el siglo XIX



Factores del crecimiento de la población

El fuerte crecimiento de la población de la República —decía *Eduardo Acevedo* en 1942— se debió a estos dos grandes factores: el excedente de la inmigración sobre la emigración, o sea el *crecimiento migratorio*; y el excedente de los nacimientos sobre las defunciones, o sea el *crecimiento vegetativo*. Los aportes de numerosos investigadores han permitido ahondar en el conocimiento de la nueva evolución demográfica y ajustar el juicio de *Acevedo*, sin duda válido para la mayor parte del siglo XIX y, obviamente, para el anterior. En efecto, en ese largo período de su historia, el territorio que hoy corresponde al Uruguay —como lo han señalado *Barrán* y *Nahum*— conoció un *modelo demográfico* caracterizado por un incremento espectacular de la población debido a cuatro fuertes oleadas inmigratorias y un permanente y alto crecimiento vegetativo, resultante de una impresionante tasa de natalidad conjugada con una baja mortalidad.

Ese *modelo demográfico* —agregan los autores citados— nació y se afianzó en un medio caracterizado por determinadas formas económicas, sociales y políticas... y demográficas; medio que describen en estos términos:

"El vacío demográfico inicial (o si se prefiere, para ser más precisos, la virtual ausencia de indígenas); las necesidades de la ganadería extensiva, parcas pero reales, incrementadas por la ausencia de tecnificación y seguridad en el medio rural; la debilidad del Estado y las guerras civiles; las apetencias de la ciudad-puerto cuyo hinterland quintuplicaba el actual, todo ello configuró un ambiente propicio para el crecimiento de la población, la familia numerosa y la recepción generosa de miles de europeos. Por cierto que, después de instalado, este modelo demográfico se auto-alimentó. Surgió una ideología y un sistema de valores que lo fundamentó e incentivó. El culto a la fecundidad y el rol exclusivamente materno de la mujer...fueron parte de ese sistema".

Respecto de lo que significó la inmigración desde la Independencia hasta ya avanzada la década del sesenta, se han dado algunos testimonios en los fascículos números 45 y 50: *La República hacia 1850* y *Los comienzos de la modernización*. La segunda oleada inmigratoria —que en su segunda fase, posterior a 1867, trajo a nuestras playas contingentes predominantemente italianos, formados en gran parte por *"desocupados y desvalidos, población trashumante de villas y muelles, marginales sin trabajo ni oficio, procedentes en su mayoría de puertos peninsulares"*, al decir de *Oddone*— se detuvo hacia 1870-1872, cuando se transformó en *"emigración neta"*.

"Los testimonios, las polémicas —dice *Oscar Mourat*— destacan este fenómeno, señalando en especial, la emigración hacia la Argentina, sin perjuicio de que sea importante el regreso a los países de origen u otros destinos como Brasil, Chile y Perú. En ese sentido, refiere *Lucio Rodríguez* que en *"los meses de junio, julio y agosto, con motivo de paralizarse los trabajos, en los ferrocarriles y otras industrias vienen a la ciudad multitud de peones desocupados. Ellos consumen sus ahorros en su manutención, o emigran del país, aprovechando el viaje gratis para el Brasil, Chile y Perú".*

Si bien comparado con los dos anteriores 1873 fue un año de auge de la corriente inmigratoria, en rigor, poco significó ya que con la crisis de 1875 se inició un largo decenio de *"apatía inmigratoria"*. En efecto, 1876 y 1877 arrojaron saldos negativos, notándose que entre uno y otro disminuyeron los pedidos de inmigrantes, pasando de *4.240* a *2.810*; el fenómeno se prolongó a lo largo de la década, siendo más notorio en el Interior que en Montevideo, seguramente por efecto de la desocupación tecnológica producida por el alambramiento de los campos, referida en el fascículo N° 54: *Los logros de la modernización*.

La tercera oleada —que coincide con el período de auge que acompañó a la *Administración Tajes* y cuya fase de empuje culminó en 1889— también incluyó más inmigrantes de origen italiano que de otras procedencias, radicándose la gran mayoría de los llegados en Montevideo. Al respecto, resulta altamente ilustrativo el aumento del número y porcentaje de extranjeros —especialmente europeos— que se observa en el *Censo del Departamento de la Capital* realizado en *1889*, con relación al de *1884*. En efecto, volviendo sobre los datos ya citados, se tiene:

	1884	1889
Italianos	32.829 — 20.01 %	46.991 — 21.85 %
Españoles	22.122 — 13.49 %	32.645 — 15.18 %
Franceses	7.383 — 4.5 %	8.358 — 3.89 %
Otros europeos	3.633 — 2.28 %	5.222 — 2.43 %
Total europeos	65.697 — 40.21 %	93.216 — 43.35 %

Entre *1884* y *1889*, el número de extranjeros residentes en *Montevideo* había pasado de *72.781* a *100.739*, lo que en términos porcentuales, dada una población total de *215.061 personas*, significaba el *46.84%*; en otros términos: de cada *mil habitantes*, *531* eran *orientales* y *469 extranjeros*. A su vez, de estos —los *469 extranjeros*—, *218*, casi la mitad, eran *italianos*; *151 españoles*, siguiendo, con guarismos muy inferiores los franceses y otras nacionalidades.

En cuanto a las profesiones, *Mourat* anota que predominaban los pasajeros que declararon carecer de ellas, observándose que en *1889*, entre los que permanecieron en el país —al menos de momento— aumentó el número de quienes decían tener *profesiones* vinculadas a las tareas agropecuarias, de importancia secundaria. La caída de esta oleada fue inmediata a su culminación, a pico; en el *bienio 1890-1891*— signado por la crisis— el saldo del movimiento legal de pasajeros de ultramar por el Puerto de Montevideo fue de valor negativo, pues hubo más salidas que entradas. La emigración neta de mayor volumen fue la de italianos y de los que declararon no tener profesión.

Comentando la situación, ha escrito *Juan Antonio Oddone*:

"La inmigración volvió a sufrir los efectos del revés, sensible en la restricción del crédito, en la disminución del consumo, en la paralización comercial, y desde luego, en un sobrante de mano de obra que satura la concurrencia o promueve la emigración. El primer semestre de 1891, con un saldo negativo de 2.000 inmigrantes, representaba para Acevedo una pérdida bruta de ocho millones en capital productivo de trabajo. (...)".

"...durante 1891 y 1892, años de liquidación de la crisis, el exceso de salidas sobre entradas es sintomático. El País pasa de la prosperidad a la depresión, acusando su balanza migratoria un déficit de 3.931 personas".

La cuarta oleada —en rigor una simple recuperación de la brusca caída anterior— se inició hacia 1893, prolongándose hasta 1902; no se dio un empuje del tipo que tuvo la oleada anterior sino que, como lo ha observado *F. Capurro Calamet*, el crecimiento migratorio se mantuvo estacionario.

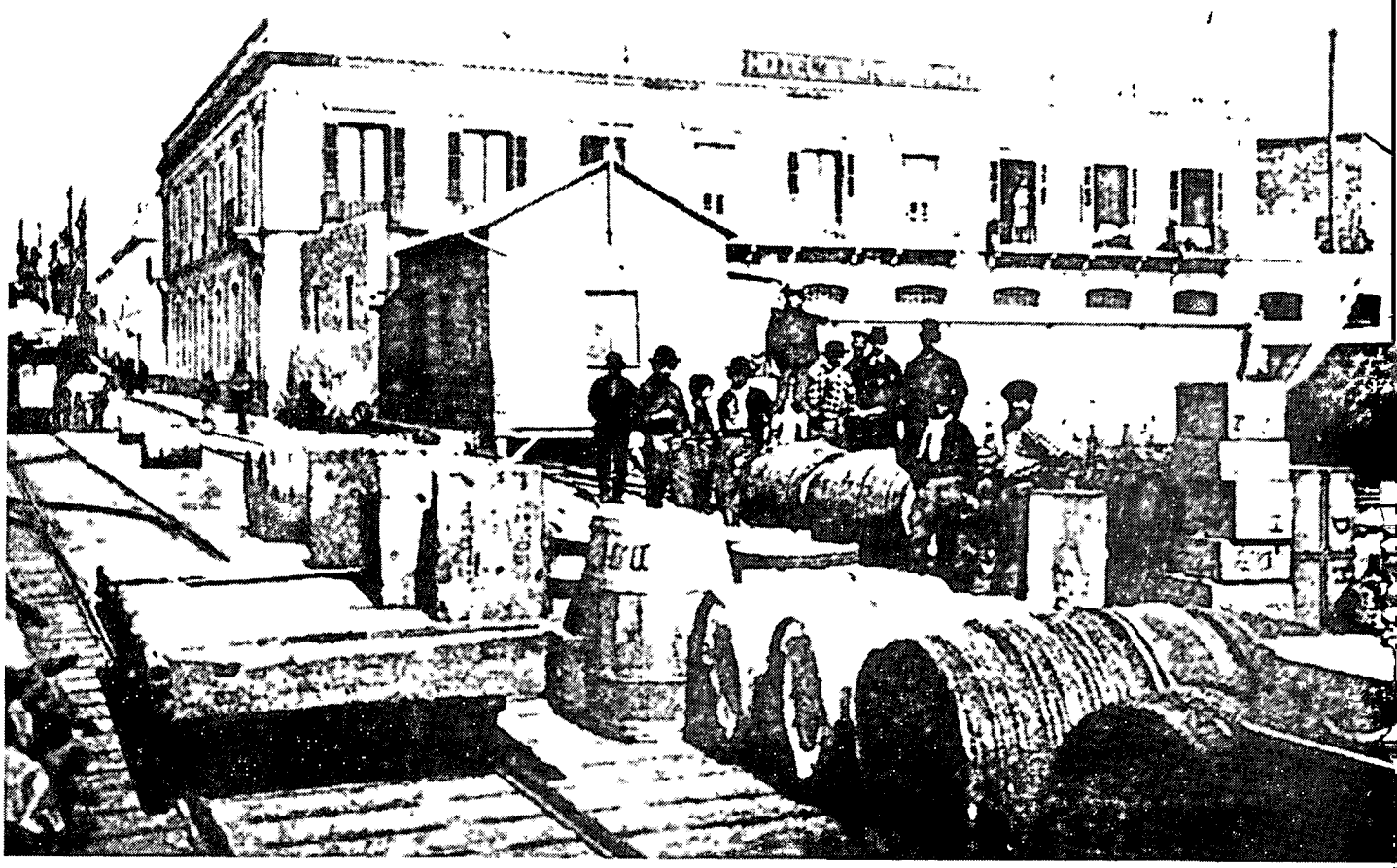
En todos estos años, la acción del Estado en materia de colonización o de simple promoción de la inmigración fue nula o de muy magros resultados. Durante la década de los gobiernos autoritarios —como ya se viera— los proyectos y leyes de colonización —decreto-ley del *5 de setiembre de 1876*, plan de *Lucio Rodríguez* (1877), proyecto de *Federico E. Balparda* (1879), ley del *22 de noviembre de 1880* y decreto de Máximo Santos disponiendo la creación de *Colonias Nacionales* en cada departamento— tendieron a favorecer a los ciudadanos orientales y no a los extranjeros, buscando resolver el problema de la desocupación tecnológica. En términos generales, estas iniciativas fracasaron: muchas de las colonias existentes antes de los decretos y leyes mencionadas y de las fundadas posteriormente, llegaron a albergar a orientales y extranjeros, en una unión que había sido preconizada por los hombres de la *Asociación Rural del Uruguay*, pero, en verdad, no tuvieron significación como centros en que se ubicara la población nacional desocupada, ni tampoco sirvieron a la promoción de la colonización con gente procedente del extranjero.

Refiriéndose a los resultados de los decretos expedidos por el Gobierno de *Santos* en los años *1882* y *1884* dice *Acevedo*: *"aparte de alguna que otra fracción de campo en que se dio comienzo de ejecución al plan programado, ningún impulso serio recibió la colonización".*

En *1885*, según la *Memoria del Ministerio de Gobierno*, existían nueve colonias que reunían *1.608 familias*, con *8.819 personas*, de acuerdo con el siguiente detalle: *Valdense* (1.681), *Suiza* (1.046), *Quevedo* (355), *Española* (976), *Paullier* (400), *Sauce* (294), *Riachuelo* (280), *Cosmopolita* (2.388) y *Porvenir* (1.399).

Por lo demás, será solo en los respectivos departamentos: *Colonia* y *San José*, donde se darán la casi totalidad de las realizaciones colónicas exitosas, hasta ya entrado el siglo XX.

A su vez, durante la *Administración Tajes*, se aprobaron las leyes a que se ha hecho referencia en el fascículo Nº 58: *Crisis y recuperación*, expresión



renovada de la *"utopía agraria"* que habían defendido ya en otros tiempos los hombres del *patriciado*. Pero, salvo la fundación de algunas colonias aisladas —que en muchos casos encubrieron negociados de acaparamiento de tierras o actividades de especulación, realizados al amparo de los textos legales— el movimiento en pro de la colonización y la inmigración dio muy pocos resultados.

Como ejemplo de negociados —contratos nominales en que si bien se exigieron fuertes desembolsos del Gobierno no hubo beneficio alguno— merecen citarse las propuestas de *Lorenzo Cabello* y algunos de sus intermediarios para colonizar algunas zonas del *departamento de Artigas*.

Los vientos de la especulación, signo de este período, favorecieron este tipo de operaciones —como hace notar *Oddone*— en que privaba el afán de lucro del contratista. *Emilio Taddey* se comprometió a incorporar de dos a tres mil familias italianas de agricultores y jornaleros idóneos, en 1889, y el Estado a abonarle cinco pesos por cada inmigrante, corriendo de su cuenta, en principio, los pasajes. A poco de andar se puso de manifiesto que a título de trabajadores calificados se habían reclutado inmigrantes que no reunían las exigencias estipuladas; no obstante ello, llegaron al país *10.849* personas, en veintitrés remesas, y el contratista cobró su comisión de casi *sesenta mil pesos*. Respaldaban la seriedad de la operación, los certificados de profesión expedidos por autoridad competente y visados por el cónsul uruguayo.

En sus *"Consideraciones sobre inmigración"*, dice *Alvaro Pacheco*, respecto de esta operación:

"En definitiva, resultó que esos inmigrantes eran pintores, vidrieros, picapedreros, etc., formaban un enjambre de trabajadores que no necesitábamos, menos labradores, que era lo que habíamos contratado y lo que realmente nos hacía falta. La miseria es tan grande en Italia que las autoridades no tienen inconveniente en expedir certificados de labradores —para que emigren de aquel país— a personas que no lo son; así se explica lo que ha pasado con nosotros. A gran número de esos inmigrantes, en seguida de regresar a la capital y después de andar algún tiempo mendigando por nuestras calles y quejándose de su desgracia el gobierno se encargó de reembarcarlos de nuevo para Italia".

La *"funesta tendencia a los grandes proyectos, a las grandes leyes"*, criticada por Acevedo desde las páginas de *La Razón*, costó al país ingentes sumas que engrosaron el lucro privado.

Concluyendo: en el período *1830-1900*, el Uruguay recibió cuatro oleadas inmigratorias de muy diferente duración, que aportaron volúmenes desiguales de europeos y repercutieron en forma diversa sobre su evolución demográfica.

Las dos primeras —notoriamente más largas, ya que entre ambas cubrieron hasta la década del ochenta— fueron las de mayor significación *demográfica* porque ocurrieron cuando la población era muy escasa y, consecuentemente, se constituyeron en un factor muy importante en el crecimiento de la población, a la vez que provocaban modificaciones sustanciales en la estructura de la misma; *económica*, dado que aún no se habían afirmado las relaciones de propiedad de la tierra y la industria prácticamente no existía; y *política*: los dos bandos históricos —colorado y blanco— estaban acuñando su peculiar modo de entender y representar la Patria.

Respecto del significado político de la inmigración, cabe anotar que, precisamente, fue en la ciudad-puerto —habitada por una gran mayoría de extranjeros llegados en la primera oleada— donde se establecieron los lazos que desde *la Defensa* unieron a los inmigrantes de origen europeo con el *Partido Colorado*; y que hacia 1866-67, llegaron a Montevideo muchos hombres que habían integrado las milicias garibaldinas, los cuales, de inmediato, adhirieron al *Coloradismo*, estimulados tanto por la común admiración hacia el ex Jefe de la *Legión Italiana* cuanto por la protección que les brindaba el General *Venancio Flores*, quien les dio el derecho al voto ya en las elecciones locales de 1867.

Las otras dos, y muy especialmente la cuarta oleada, si bien tuvieron singular importancia económica, cultural, gremial y política, fueron muy poco significativas en la evolución demográfica del país.

En el Uruguay, la tasa promedio anual de natalidad, durante el período *1871-1880* fue muy cercana al *50 °/oo*, cifra que los especialistas consideran un máximo biológico, habida cuenta de la edad de los cónyuges y de la duración corriente de los matrimonios. Era una tasa superior a la que conocieron los países europeos antes de las revoluciones francesa e industrial —la llamada *"natalidad del Antiguo Régimen"*, comentan *Barrán* y *Nahum*—; y marcó la última década de plena vigencia del *modelo demográfico* vigente desde el siglo XVIII en ambas orillas del Plata.

Los promedios anuales de cada quinquenio del período *1881-1900* —tomados de *Eduardo Acevedo*, siendo muy poca la variación en el caso de otras fuentes y de estimaciones contemporáneas— dan una idea del proceso considerado:

Quinquenios	Tasas de natalidad	Tasas de mortalidad	Crecimiento vegetativo
1881 - 1885	43.21 °/oo	18.73 °/oo	24.48 °/oo
1886 - 1890	40.95 °/oo	20.15 °/oo	20.80 °/oo
1891 - 1895	38.54 °/oo	16.96 °/oo	21.58 °/oo
1896 - 1900	34.65 °/oo	14.43 °/oo	20.22 °/oo

Con estas tasas de natalidad y mortalidad —ésta muy próxima a *Inglaterra*, el país más industrializado de Europa, e inferior a la de *Francia*— nuestro país se beneficiaba de un alto crecimiento vegetativo, que oscilaba en torno al *20 °/oo*, siendo que la población inglesa aumentaba a un ritmo anual del *13.30 °/oo*. Como dicen los autores antes citados, el *"modelo demográfico uruguayo"* —nacer a la *antigua* y morir a la *moderna*, cuantitativamente hablando— determinaba que el número de habitantes creciera espectacularmente, aun sin el aporte inmigratorio, de suyo importante, sobre todo durante las dos primeras oleadas.

La *"facilidad de los medios de vida"* —que, al decir de *Acevedo*, cincuenta años después, permitían que *un joven apenas salido de la escuela pudiera lanzarse a trabajos remunerativos sin necesidad de un largo aprendizaje profesional o industrial*— explicaban en buena medida los casamientos tempranos y la consecuente fuerte natalidad.

Pero las cifras ponen de manifiesto otros hechos significativos: la tasa de natalidad fue en descenso de quinquenio en quinquenio, pues pasó del *49.97 °/oo* en los años *1876-1880* —primer período bien conocido— al *34.65 °/oo* en *1896-1900*; asimismo, bajó la nupcialidad: del *6.84 °/oo* en *1876-1880* —cifra consignada por *Juan Rial* en sus *Estadísticas Históricas del Uruguay*— al *4.70 °/oo* en el último lustro del siglo.

Estos hechos, cabe adelantarlo, testimonian que estaba en crisis el *modelo demográfico* que venía del período fundacional; y que ya se vivía el período de transición hacia el que se afianzará en las primeras décadas de la centuria actual.

LAS COMUNICACIONES

La influencia que tuvo el trazado de las líneas férreas sobre el surgimiento de centros urbanos —*Cocchi, Klaczko* y *Rial* hablan de que existió una *"correlación discreta"* entre ferrocarril y urbanización— ha determinado una variación en el orden de dichos temas, con respecto al seguido en otro fascículo, de manera que las comunicaciones se estudian antes que el desarrollo urbano.

Los ferrocarriles

El 1° de enero de 1869 —véase fascículo N; 50: *Los comienzos de la modernización*— se inauguró el tramo de vía férrea que unía *Bella Vista* con *Las Piedras*; según *Adolfo Vaillant*, la línea dio *"poco resultado, 1° porque la estación de partida estaba situada... algo distante de la capital; 2° porque el pueblo de Las Piedras no es punto central de comunicaciones"*. En tres años —*1869-1871*—, el ferrocarril transportó *190.714 pasajeros*, siendo notorio el incremento que tuvo cuando la revolución de *Aparicio*, debido tanto al mayor tráfico de materiales cuanto a la salida de familias de Montevideo al aproximarse los revolucionarios a la ciudad. Las pérdidas del trienio, no obstante este auge, fueron de *$ 60.590,83*; pero el déficit —y el hecho interesa a los efectos de mejor valorar lo ocurrido en los años inmediatos— fue plenamente compensado por el superávit de 1872, alcanzado *"a pesar de no estar la línea organizada todavía para aprovechar todos los beneficios que debía reportar, desde el momento que hasta hoy no ha podido transportar a la capital ni la mitad del trigo cosechado en el departamento de Canelones, por falta de material u otras consideraciones que no podemos apreciar aquí"*, según lo establecía *Vaillant* en su trabajo publicado en 1873, con destino a la *Exposición de Viena*.

Los hombres del alto comercio, hacendados y políticos que habían tomado la iniciativa para establecer el ferrocarril por cuenta de capitales nacionales —aunque la empresa tuviese fuertes vinculaciones con Inglaterra y ejercieran gran influencia los funcionarios de aquel origen— es posible que no estuvieran en las mejores condiciones para resolver los problemas técnicos, financieros y comerciales que planteaba la nueva actividad. Las dificultades se multiplicaban, hacia fines de 1871, el tendido de las vías solo había llegado hasta las márgenes del Santa Lucía, y, en enero de 1872, se firmó un convenio entre el representante del *Ferrocarril Central del Uruguay, Senén Rodríguez*, la Casa *Waring Brothers*, de *Londres*, a los efectos *"contratistas de obras públicas"*, y *George Drabble*, Presidente del Consejo de Directores del *River Plate Banking*. La Casa *Waring Brothers* aportaría el capital necesario para la construcción del tramo *Santa Lucía-Durazno*, con la condición de que le fuera encargada la realización de la obra.

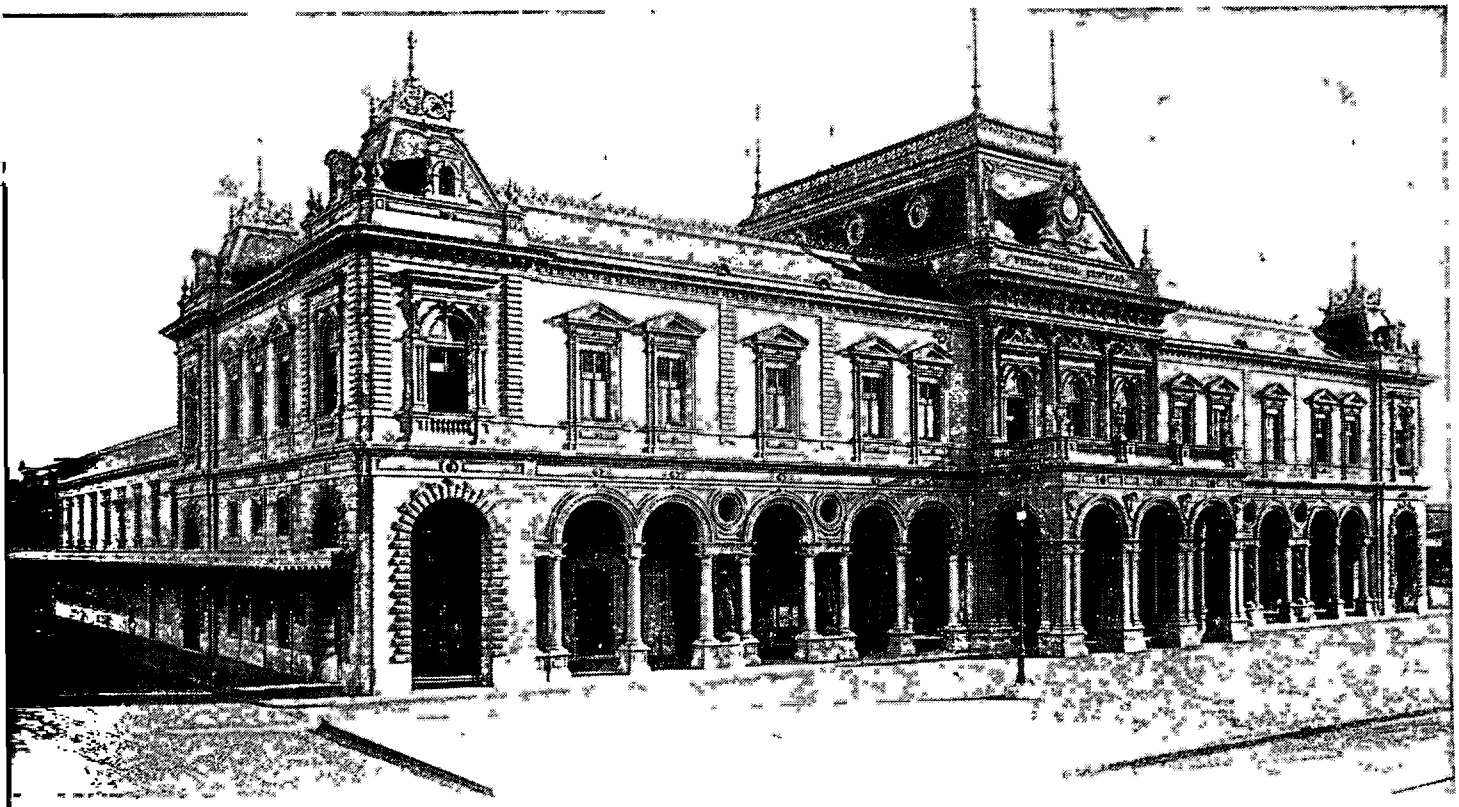
El Estado, que no había podido cumplir su compromiso de aportar capitales, quedó definitivamente desvinculado de la empresa desde 1872, a instancias de la empresa constructora inglesa, que así lo exigió.

Los contratos firmados en Londres, según un Informe de fuente inglesa, fueron altamente desfavorables para la empresa porque *"significaron la emisión de capital soportando altos intereses de descuento y así, permanente e indebidamente, aumentaron la cuenta sobre la cual los intereses debían ser pagados"*.

A su vez, los trabajos realizados por los *"contratistas de obras públicas"* hermanos *Waring* resultaron defectuosos: se emplearon durmientes de pino del Báltico, que muy pronto se pudrieron y *"nunca debieron ser utilizados en este clima"*, se trajeron locomotoras que no se adecuaban a los requerimientos de nuestro tráfico y se omitieron las obras de desmonte y terraplenado que habrían encarecido el tendido de la vía, dejando *"una sucesión de pendientes fuertes y curvas muy pronunciadas y en algunos casos curvas dobles de los más cortos radios en pendientes muy rápidas limitan los trenes que deben llevar las máquinas, perjudicando a la compañía"*.

Tales deficiencias en la construcción —que constan en un Informe de *George Cooper, Administrador del Ferrocarril Sud de Buenos Aires*— fueron percibidas por el Ingeniero que representaba los intereses del *Ferrocarril Central del Uruguay*, que nada pudo hacer porque las estipulaciones de Contrato firmado en Londres no le daban más que *"poderes legales ilusorios"*, en beneficio de la capacidad decisoria que mantenía el Ingeniero de la compañía residente en la capital inglesa. Las observaciones del *Ing. Emilio Dupré* fueron desestimadas totalmente por los constructores, que tenían *"en sus manos* —como bien dice *Carlos Panizza Pons*— *los instrumentos para hacerse pagar desentendiéndose de los perjuicios que una línea mal construida trala para un buen rendimiento"*. Por su parte, el Directorio Local quedaba atrapado entre las exigencias y maniobras de la *Waring Brothers* y los todavía magros resultados de la explotación, a todo lo cual se sumaría la presión de los socios ingleses.

Ya en 1874, se empezó a hablar de la conveniencia de que la compañía pasase totalmente bajo *"control*



Edificio del F. C. Central, creado por el arquitecto italiano Luis Andreoni

inglés" —cabe decir *"totalmente"* porque de alguna manera lo había estado desde el comienzo—; la idea fue lanzada en Londres por *"un grupo influyente de accionistas"*, al decir de *C. O. Barker*, Secretario del Directorio allí residente, adhiriendo los integrantes de dicho cuerpo, quienes estimaron que la *"reconstrucción de la compañía para convertirla en una compañía inglesa... sería enormemente ventajosa para los accionistas y el ferrocarril mismo"*.

En el mismo año —1874— fueron abiertas al servicio las secciones de *Florida* y *Durazno* en la línea del Central, sumando 201 km de vía; aquí se detuvo hasta 1879, en que se tendió el puente sobre el río Yi.

Mientras las obras quedaban prácticamente paralizadas, seguían multiplicándose las solicitudes por parte de quienes estaban interesados en obtener concesiones; en 1874, la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados extractó diecisiete expedientes de ferrocarriles. El Estado —como lo ha señalado *Hugo Baracchini*— actuó con un criterio *"excesivamente generoso en la administración de sus derechos"*, prevaleciendo el concepto liberal de estimular la actividad privada en las obras de interés público, aun cuando la iniciativa fuera utópica o no respondiese a las exigencias tecnológicas propias del nuevo sistema de transportes.

Ello ocurrió en tanto funcionaba una *Comisión de Ingenieros*, instalada en 1872 y formada por *Antonio Montero, Carlos Honoré, Juan A. Capurro, Carlos Olascoaga, Emilio Dupret* y *Eugenio Penot*, dependiente de la *Dirección de Obras Públicas*, con el cometido de estudiar los itinerarios fundamentales a los efectos de estructurar el territorio nacional en materia ferroviaria. Según las instrucciones recibidas, se debía mantener el trazado radial, ordenando líneas principales de ferrocarriles que partiendo de la Capital facilitasen una rápida conexión con los principales puntos del Interior de la República y con las fronteras de Argentina y Brasil; asimismo, se conservaría, en términos generales, la estructuración del territorio organizado en base a los sistemas de postas, que atendía, por razones de un mejor lucro, aquellos lugares que ofrecían un mercado estable de pasajeros y productos.

La idea de que la compañía pasese *bajo control* inglés fue enérgicamente replanteada en 1876, cuando *George Drabble*, Presidente del Directorio en Londres, visitó Montevideo y expuso los graves problemas que afectaban al ferrocarril; los accionistas —en su gran mayoría residentes en Inglaterra— *"no estaban dispuestos a hacer nuevos sacrificios de dinero en servicio de una empresa que después de varios años de explotación sin obtener beneficios, hubiese de continuar constituida bajo la misma organización y condiciones, que ellos juzgan incompatibles con su ulterior prosperidad"*. Además, la deuda del Estado por concepto de garantía alcanzaba a *$ 770.000,00* y la cotización de las acciones ordinarias era muy baja: las de *50 libras de valor nominal* no se pagaban más que *9 esterlinas*.

En *noviembre de 1877, Eduardo Cooper, Alberto Capurro* y *Francisco Weldon*, en representación del

Ferrocarril Central, elevaron al Gobierno las bases de reorganización de la Empresa, que fueron pasadas a estudio de una Comisión integrada por *Joaquín Requena, Daniel Zorrilla, Joaquín Belgrano* y *Melitón González*; la misma introdujo varias modificaciones en el texto —que fueron aceptadas— y el *27 del mismo mes*, el Poder Ejecutivo las aprobó, firmándose un convenio entre el Estado y la empresa el 25 de febrero de 1878. *"The Central Uruguay Railway Ltd."*, adquiría el activo y pasivo del *"Ferrocarril Central del Uruguay"* que traspasaba también la concesión. Comenta *Guillermo Vázquez Franco*: *"El ferrocarril nacional estaba liquidado y el inglés empezaba su largo señorío en el país donde habría de instalar, en relación con el territorio, la segunda red de América del Sur"*.

La Compañía fue beneficiada con desgravaciones, privilegios y compensaciones:

— Exención de todo derecho a los materiales, útiles y artículos que se importaran para la construcción, uso y consumo del ferrocarril y de los impuestos y contribuciones durante el término de la concesión, que era de 40 años.

— Concesión del uso gratuito de las vías públicas para la colocación de los rieles, previa aprobación de la Dirección General de Obras Públicas, con la obligación de tomar *"todas las precauciones para la seguridad pública que son usuales"*, por parte de la Empresa.

— Las propiedades y terrenos para la vía férrea y demás construcciones que pertenecieran al Estado —o sea las fiscales— serían cedidas a la Empresa, en propiedad; en caso de ser particulares, se las expropiaría por cuenta de la Compañía, con arreglo a las leyes vigentes, a los efectos, bastaría la decisión de la Comisión Directiva.

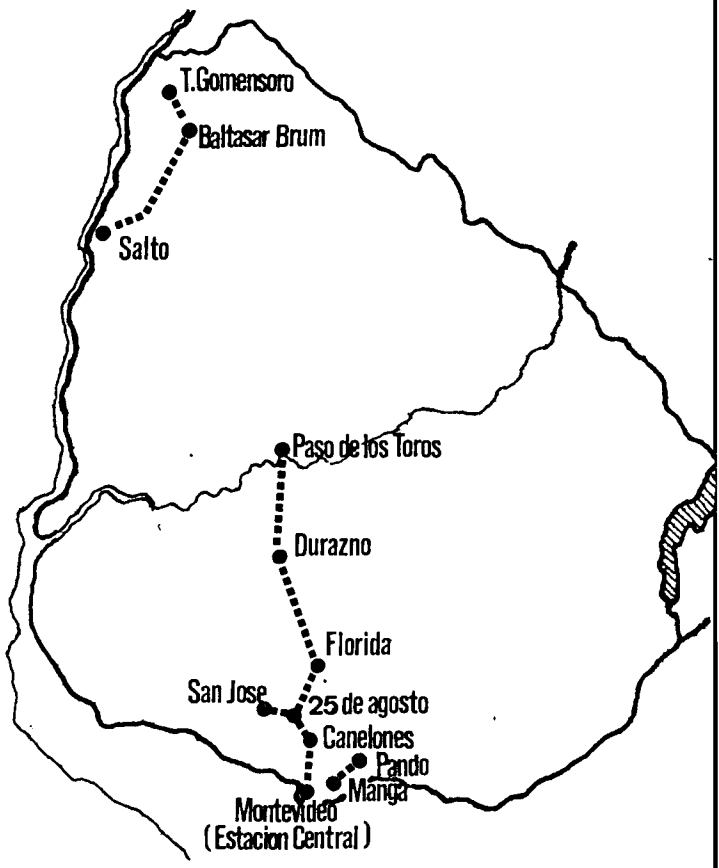
— Si fuese necesario trazar de nuevo las calles adyacentes a la Estación Central —para lo que se recabaría el parecer de la *Dirección de Obras Públicas*— el Gobierno cedería *"las mismas gratuitamente a la Compañía y además le permitiría expropiar las partes de terrenos limítrofes que fuesen necesarios para ensanchar el muy reducido local actual de la estación principal y sus dependencias de acuerdo con la ley de expropiación"*.

— Hasta tanto las utilidades de la Empresa no llegasen al *16 % anual, "la fijación de tarifas se hará por el Directorio de la Compañía y no podrá variarse sin previo aviso en los diarios de la capital con treinta días de anticipación"*.

— La línea quedaría *"siempre en propiedad de la Compañía concesionaria"* pero los privilegios y exenciones otorgados por el Estado durarían 40 años.

— La Compañía —bajo las bases de la concesión otorgada— podía continuar la vía férrea hasta la frontera con el Brasil; si se presentase otra empresa durante el plazo de la misma solicitando hacerlo, la concesionaria dispondría de ocho meses para declarar si estaba dispuesta *"a llevar la línea hasta el Brasil y fijar el plazo... en que debe empezar los trabajos y concluirlos. En caso que el Directorio del F. C. Central no arribase a un acuerdo con el Superior Gobierno para la prolongación de la línea, este podrá contratar con la otra empresa que se haya presentado"*.

— Para compensar a los accionistas por las pérdidas y perjuicio que pudieran haber sufrido, el Gobierno se comprometía a *"ayudar a la Compañía por el término de diez años con una subvención de $ 25.000 anuales pagaderos por semestres"* y, por su parte, la Compañía haría *"lo posible para levantar en el extranjero el capital necesario para llevar la línea del otro lado del río Yi y hacer varias reparaciones ya muy necesarias"*.



Red ferroviaria en 1882

— El pago de la suma que el Estado adeudaba a la Empresa *"por pasajes y trenes especiales"* se haría en cuatro mensualidades *"por la Aduana"*; y en lo sucesivo el Gobierno pagaría *"al contado los trenes especiales y demás servicios que requiera de la Compañía"*.

— Para el pago de la deuda por garantía, el Gobierno emitiría bonos que ganarían el 4 % de interés anual, pagaderos por trimestres, y 2 % de amortización acumulativa anual, quedando garantidos por una renta especial. La Contaduría General de la Nación estimó la deuda total del Estado en *$ 1.025.938,00*, cantidad que la Empresa aceptó.

— La Compañía renunciaba a la garantía del interés del 7 % sobre 10.000 libras esterlinas inglesas por milla abierta al tráfico y se transformaba en sociedad anónima.

El *F. C. Central* consideraba muy importante la prolongación de la línea hasta la ribera norte del Yi porque *"atraería el tráfico que ahora se realiza por carreta a la Capital"*, según decía en un informe del 11 de marzo de 1878, el ya citado *C. C. Barker*, estimándose su costo en 50.000 libras. Seguramente a instancias de la Compañía, cuya dirección ya había planteado esa posibilidad, por ley del *21 de julio de 1879*, se autorizó al Poder Ejecutivo a contratar con ella la construcción del puente sobre el Yi, que permitiera el paso de trenes y tráfico general —carretas, ganado—, otorgándole varios privilegios: exención de derechos aduaneros sobre los materiales de cons-

trucción, liberación de impuestos y contribuciones por 39 años, extracción sin costo de arena y piedra de las adyacencias, derecho a cobrar peaje y compromiso a no autorizar el tendido de otro puente.

El 17 de noviembre de 1879 fue habilitado el puente, pero la Compañía no demostró tener apuro por hacer avanzar la línea férrea, dedicándose preferentemente a aumentar su radio de influencia, atrayendo el mayor tráfico posible y a renovar el material rodante y la vía defectuosa tendida por la *Casa Waring Brothers*, para reducir el gasto de explotación. Es más, para mejor penetrar en el territorio y hacer rendir las vías ya en servicio, el *Central* importó carros, que eran tirados con mulas, y en ellos acercó las cargas desde los departamentos de *Tacuarembó* y *Cerro Largo*. *"Con el ferrocarril, los carros y las carretas, en sólida alianza*, dice *Panizza Pons, aspiraban* (los ingleses del *Central*) *al dominio del comercio de la frontera"*.

Recién en *febrero de 1886*, se habilitaron los 35 km de vía que unían la ribera del *Yi* con *Molles*. Por lo demás, no era diferente la situación de las otras líneas. El *F. C. Noroeste, Salto—Cuareim*, quedó detenido en la estación *Yacuy* a principios de 1876 y así siguió hasta fines de 1873, en que se recomenzaron las obras, tendiéndose 35 km de vía hasta octubre de 1886; finalmente, después de una larga historia de prórrogas, llegará al *Cuareim* en *abril de 1887*. No menos accidentados fueron los trámites y trabajos del *Ferrocarril Uruguayo del Este*, que debía unir *Montevideo, Pando* y *Minas*; el 17 de setiembre de 1882, se habilitó el tramo hasta *Pando*, paralizándose las obras durante cinco años, hasta que la empresa fue adquirida por *"North Eastern of Uruguay Railway Company Limited"* —representada en la operación por *Edward Cooper*, quien, a la vez, era *"Legal Representative"* del *"Central Uruguay Railway"*— y un año largo después, en noviembre de 1888, entró en servicio la línea hasta *Minas*.

R. R. Pealer y Cía., había obtenido la concesión para construir el ferrocarril a *Pando* por cesión de derechos, y ya en mayo de 1877, gestionó y logró una primera prórroga de un año para el tendido de la vía hasta aquella localidad y de dos para hacerlo hasta *Minas*. En 1878, *José M. Baena* y *Julián Rosende* —acreedores de *Pealer y Cía.* y propietarios de terrenos que debían atravesar los rieles— se quedaron con la concesión en condiciones que el Fiscal de Gobierno y Hacienda estimó ventajosas en demasía; no obstante ello, en octubre del mismo año, después de fallecer *Rosende*, su socio, *Baena*, solicitó protección del *Gobierno Provisorio*, que dispuso hacerle un adelanto de *$ 53.000,00*, entregados por mensualidades de *$ 2.000,00*, a partir de noviembre de 1878. El préstamo, sin intereses, sería devuelto —una vez terminada la línea— con *"servicios oficiales"*. En 1880, la empresa recibió una nueva subvención: *$ 6.000,00* por km de vía librada al tráfico y, en 1882, como se dijo, llegó a *Pando*, quedando paradas las obras por 5 años. Mientras tanto, el *F. C. Uruguayo del Este*, con solo 36 km de línea, se benefició de un tráfico muy intenso, dado que servía a la capital y su zona de influencia y conducía hasta *Pando* los pasajeros que allí abordaban la diligencia para *Minas*.

Como puede observarse, todas las empresas seguían la misma política: asegurar el máximo dividendo con pocos kilómetros de red, concentrando el tráfico y recibiendo el subsidio estatal, que rendiría menos al extender la vía y descender el número de pasajeros y carga.

Como se dijera, la necesidad de establecer orden en la caótica diversidad de propuestas y pedidos de concesión para instalar vías férreas en el país había llevado al nombramiento de una *Comisión de Ingenieros* en 1872; al año siguiente, el 5 de agosto, por iniciativa de la misma, se dispuso suspender toda tramitación sobre tendido de líneas hasta que se resolviera sobre el plan general. Esta medida —según surge de lo antes expuesto— no se mantuvo en los hechos, seguramente porque la demora en aprobar el trazado de los ferrocarriles a nivel nacional impuso ir haciendo lugar a trabajos parciales; sin embargo, con el mismo propósito de organizar y controlar el incipiente medio de transporte, se aprobaron otras disposiciones, aunque de menor alcance: el *Reglamento General de Vías Férreas*, que atendía esencialmente a aspectos técnicos, fue expedido en 1876 y complementado en 1878; a su vez, el *29 de setiembre de 1881, Administración Vidal*, se promulgó la ley que fijaba las condiciones generales y plazos para el otorgamiento de concesiones a los efectos de construir ferrocarriles, puentes y obras de interés público garantizadas por el Estado, limitando en cierta medida la excesiva liberalidad que había caracterizado el régimen anterior.

Teniendo como base el trabajo de la *Comisión de Ingenieros, Juan A. Capurro*, que la integraba y en ese momento era Senador de la República, presentó un proyecto que dio origen a la *Ley de Trazado General de Ferrocarriles*, promulgada el *27 de agosto de 1884* y que fue el punto de partida de la estructura ferrovaria del Uruguay.

El espíritu que prevaleció en la Asamblea fue claramente expresado por el Senador *Agustín de Castro*: *"No se me ocurre más que un pensamiento... que es mi deseo: ferrocarriles a todo trance. Aunque se comprometa el país no tengo miedo que se hagan todos los ferrocarriles"*. La ley, que llevó las firmas de *Máximo Santos* y su Ministro de Gobierno, *Carlos de Castro*, establecía los siguientes troncos principales del riel: *Ferrocarril Central del Uruguay*, desde *Montevideo* a *Rivera, Ferrocarril de Montevideo a Colonia, Ferrocarril del Oeste* de *25 de Agosto* a *Carmelo* y *Nueva Palmira, Ferrocarril del Nordeste* de *Montevideo* a *Artigas* (actual *Río Branco*), *Ferrocarril Uruguayo del Este* de *Montevideo* a la Laguna Merín y Ferrocarril de Salto a Santa Rosa.

Según ya lo establecían las instrucciones de 1872, el trazado era radial o de *mano abierta*; como puede observarse en la intepretación gráfica, cuatro líneas salían directamente de la Capital y las dos restantes —la que corría desde *25 de Agosto* a *Nueva Palmira* y la que llegaba a *Santa Rosa* desde *Salto*— se co-

nectaban indirectamente con ella. De esta manera, se buscaba atraer el *comercio de tránsito* de las provincias argentinas del Litoral y de Río Grande del Sur a Montevideo, sobre la construcción de cuyo puerto se había empezado a trabajar el año anterior. Al respecto, fue muy claro el autor del Proyecto, cuando el 12 de mayo de 1884 dijo en el Senado:

"Tenemos además al norte una gran provincia que está progresando mucho; la provincia de Río Grande. Es necesario llegar a ella a todo trance con nuestros ferrocarriles. Es preciso que nuestros puertos sean un día los de aquella provincia (...) Ese gran comercio de tránsito constituye la vida de muchos puertos de Europa como Génova, Marsella, Trieste, etc., etc., que los ferrocarriles ayudan y que las grandes naciones del interior adoptan como puertos de entradas y salidas (...) Montevideo, señor Presidente, se encuentra en las mismas condiciones respecto a las naciones limítrofes (...) Este puerto que por su naturaleza ha sido trazado de un modo admirable e indudablemente tiene que mejorarse. Por ahora no hay gran posibilidad de esto, sin embargo una vez construidos los ferrocarriles, por la misma fuerza de las cosas, tendrá que hacerse el puerto porque lo va a reclamar el movimiento comercial de tránsito que los ferrocarriles van a imprimir".

A las obvias razones políticas, económicas y geográficas —*Montevideo* era la capital de la República, sede de las autoridades empeñadas en afianzar la autoridad del Estado sobre todo el territorio, congregaba buena parte de la población y consecuentemente constituía el principal mercado para la producción rural y contaba con el puerto más importante—, se sumaron, en el caso, los intereses del alto comercio —que tenía un papel decisivo en la vida financiera y económica del país y disponía de medios para presionar sobre el propio Gobierno—; y, de tal conjunción, resultó un plan que dejó enormes espacios huérfanos del nuevo medio de transporte y, por lo tanto, sin salida a la producción de ricas zonas ganaderas en ellos comprendidas. El hecho fue puesto de relieve, ya en 1889, por una firma que solicitó y obtuvo la concesión del llamado *Ferrocarril Interior del Uruguay* —proyecto lamentablemente frustrado por razones financieras—; en efecto, decían los peticionantes en nota dirigida a la Asamblea:

"...habiendo mis representados estudiado detenidamente el trazado general de los ferrocarriles de la República, (...) se han apercibido de que los cinco troncos principales en él proyectados, convergen uniformemente al puerto de Montevideo, y que en virtud de esa circunstancia a medida que estas líneas se alejan de dicho puerto, divergen extraordinariamente y dejan privado de los beneficios incalculables del camino de hierro, a la casi totalidad del territorio de los departamentos situados en el centro de la República...".

Es que la ley del *27 de agosto de 1884* —a la cual la del 1/VII/1886 solo agregó el tramo Maldonado-Punta del Este—, había dejado sin ferrocarriles a los departamentos de *Flores* y *Río Negro* y gran parte de *Soriano, Tacuarembó, Durazno, Cerro Largo, Treinta y Tres, Lavalleja* y *Rocha*, situación solo en parte corregida por la del *30 de noviembre de 1888* —*Administración Tajes*—, que —al menos en el papel— establecía las siguientes líneas:

— de la ciudad de *Durazno* a *Trinidad*, empalmando en la línea del *Central*;

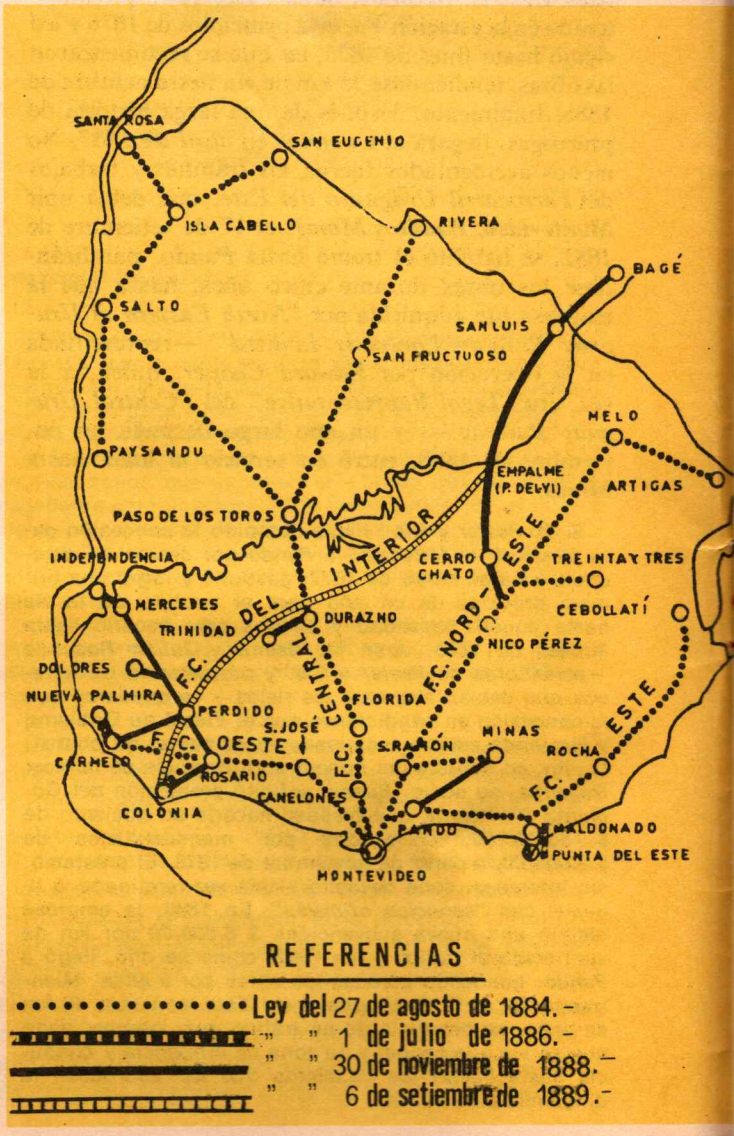
— a la *frontera*, por el camino de *Bagé*, empalmando con el *Ferrocarril del Nordeste* a la altura del *Cerro Chato, Puntas del Yi*;

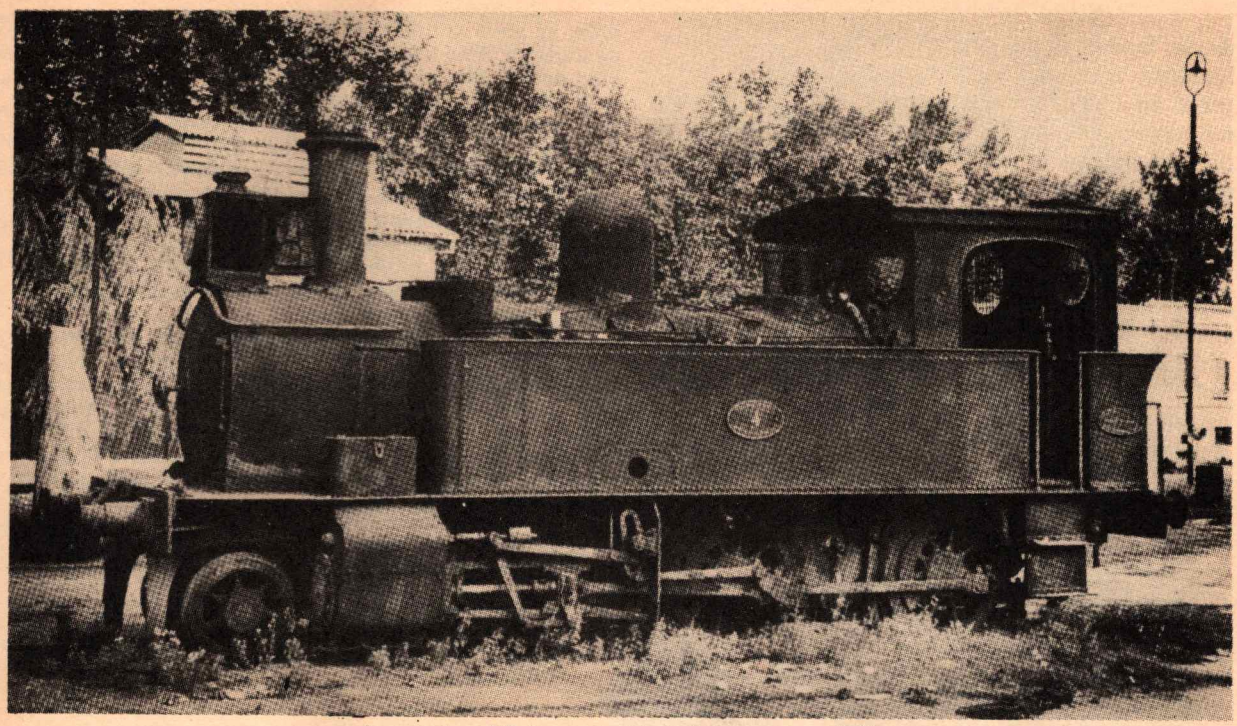
— ramal de *Pando* a *Minas*.

— en el caso de que las líneas de *Montevideo* a *Colonia* y la prosecución de la del *Oeste* hasta *Carmelo* y *Nueva Palmira* fuesen construidas por el Estado, comprenderían: una línea central de *Montevideo* a *Mercedes* e *Independencia* y tres ramales; de *Rosario* a *Colonia*, de *Puntas del Perdido* a *Carmelo* y *Nueva Palmira* y otro a *Dolores*.

En resumen, como bien lo señalan *Barrán* y *Nahum*, *"el ferrocarril en el Uruguay no se tendió para*

Interpretación gráfica de las leyes ferrocarrileras del 27/8/84, 1/VII/86, 30/XI/88 y 6/IX/89, según Hugo Baracchini.





Locomotora N° 4, construida en Inglaterra en 1889
y puesta en servicio en Uruguay a fines de siglo.

recoger la producción rural nacional sino para aprovechar el comercio de tránsito con los países vecinos".

Desde el punto de vista financiero, al decir del *Ing. Capurro, "la garantía es la base de todo el proyecto de ley"*: se fijó una garantía del 7% anual sobre el precio máximo de 5.000 libras esterlinas el km; cuando el rendimiento neto excediera del 8%, la empresa reintegraría al Tesoro Público el monto de las garantías pagadas y en caso de que sobrepasara el 12%, el Estado tendría derecho a intervenir en las tarifas.

Por la ley de 1884 y, sobre todo por el Decreto Reglamentario expedido el 3 de setiembre del mismo año, se establecieron algunas normas técnicas a las que debían ajustarse los proyectos de líneas. Según el *Ing. Juan B. Zanetti*, técnico que durante más de 15 años informó los planes y proyectos de ferrocarriles desde la *Sección Obras Públicas* del *Ministerio de Gobierno*, tanto la ley como el decreto que la reglamentaba eran deficientes *"especialmente en las prescripciones técnicas, de modo que los proyectos de la vía, de las obras de arte mayores, y de las estaciones, hechos según la ley, no proporcionarían los datos indispensables para formarse un criterio exacto de las condiciones de los terrenos cruzados, del régimen de las crecientes de los ríos y arroyos..."*. Consecuentemente, se adoptó el temperamento *"de aconsejar la aprobación de los proyectos con la condición de que las empresas cumplieran con todas las prescripciones de arte que se indican extra-ley en los respectivos informes"*, dice en la *Memoria del Ministerio de Fomento, 1891-1892.*

Cabe acotar, que los ingenieros al servicio del Estado —caso de *Zanetti* o de *Eduardo Canstatt*— en más de una oportunidad observaron los trabajos del *Central*; así, al hacerse la inspección definitiva del puente sobre el río Negro, *Canstatt* hizo notar que se había usado *"piedra de calidad inferior"* a la exigida para construir los pilares menores, que no se habían colocado las *"grapas de fierro emplomado"* indicadas y tampoco construido *"tajamares tanto aguas arriba como aguas abajo"*. El *Poder Ejecutivo* igualmente autorizó la puesta en servicio de la línea, indicando a la empresa que debía hacer las obras complementarias; fue entonces que *Mr. Chamberlain* se dirigió al Gobierno en estos términos:

"La Empresa aceptando el parecer de sus ingenieros se abstuvo de ejecutar ciertos trabajos en las condiciones costosísimas y de mero lujo aconsejados por la Dirección General (de Obras Públicas). *En su lugar, ejecutó esos trabajos con toda la solidez requerida... pero en las condiciones de economía indispensables para que los accionistas encuentren algunas ventajas y estímulos en seguir empleando sus capitales en la continuación del F. C. Central. (...) Habrían preferido los accionistas abstenerse de construir el puente, antes de realizarlo en las condiciones innecesariamente dispendiosas y hasta ruinosas indicadas por la Dirección General".*

A lo que contestó la *Dirección de Obras Públicas:*

"La empresa comprendiendo muy mal la economía en la construcción, hizo ejecutar todos los trabajos siguiendo su viejo sistema, sin los estudios previos y serios... y haciendo caso omiso de las prescripciones de arte hechas por esta Oficina...". Agregando más adelante: *"Con igual sistema y dándole la luz luz libre casualmente y sin estudio alguno se han construido los demás puentes y alcantarillas en toda la línea, buscando hacer economías inconsultas en los cimientos de algunos de ellos, porque están cubiertos y ocultos en las inspecciones..."*.

Ante estos y otros cargos, *Mr. Chamberlain* optó por no contestar.

Al momento de aprobarse la *Ley de Trazado General de Ferrocarriles*, existían poco más de 200 km

de vías férreas; el nuevo ordenamiento legal, indudablemente, abrió mejores perspectivas para los inversores, en momentos que, además, habían cambiado las condiciones internas —el país prácticamente estaba *pacificado*, la campaña libre de maleantes y la propiedad segura, merced a la drástica política de *Latorre* y *Santos*, todavía en el poder, y nuevamente cumplía los pagos de los servicios de la *Deuda Pública*— y la situación externa, especialmente referida a *Inglaterra*, hacía del *Uruguay* una buena plaza para inversiones que rindieran más del magro 3% obtenido en negocios similares realizados en la metrópoli. Por lo demás, no solo se colocaban capitales en un país con capacidad para endeudarse y pagar sino que con ellos se adquirían productos de la industria pesada inglesa; en otros términos: *Inglaterra* prestó —cobrando excelentes intereses— para que se le comprara.

Como ya se dijo, hacia *1887-1888*, la línea del *Noroeste* llegaba al *Cuareim* y la del *Este* a *Minas*; a su vez, en *1885*, la *Compañía del Central* presentó los planos para prolongar sus vías más allá del *río Negro* —lo que hará con la ayuda del Estado— y en *1887* inauguró el puente y la sección correspondiente. Desde la sanción de la ley de agosto de 1884, la extensión de los servicios se había triplicado largamente: ahora los ferrocarriles cubrían *628 km*.

Pero el *gran salto adelante* fue a partir de entonces: entre *1888* y *1892*, se abrieron al tráfico casi *1.000 km de riel*, ascendiendo el total de la red a *1.571 km*; dentro del período, *1890* marcó un record: el promedio de km librados al servicio alcanzó a *35 km mensuales*.

Dicho total incluía la línea de *317 km* tendida por una nueva empreas —*"The Midland Uruguay Railway"*—, que salía de *Paso de los Toros*, donde empalmaba con la del *Central*, hasta *Paysandú* y *Salto*. Según los planes originales, contenidos en la ley de 1884, la dirección debió ser de *Paso de los Toros* a la ciudad de *Salto* con un ramal a *Paysandú*, sirviendo así la parte central de ambos departamentos, que con el trazado establecido en los contratos quedaron privados de transporte ferrocarrilero.

El *Ferrocarril Central* renunció a la preferencia que contractualmente tenía para construir el tramo *Paso de los Toros-Rivera*; *"Greenwood y Co"*, representada por *E. Cooper* —como se vio, vinculado al *Central*— asumió entonces el compromiso de terminar la línea hasta la frontera y el *Central* el de explotarla y administrarla a perpetuidad o hasta que el Estado la expropiase. Poco duró este ordenamiento: un mes después, *"Greenwood y Co."* y la *Compañía del Central* transfirieron todos sus derechos a *"Extensión Norte del Ferrocarril Central"*; dicha empresa, en noviembre de 1890 inauguraba los servicios de la sección *Paso de los Toros-Achard*, y en febrero de 1892 —completando un recorrido de *302 km*— llegaba a *Rivera*.

En *julio de 1889*, el *Ferrocarril del Noreste* pasó en arriendo al *Central* por el término de 99 años, debiendo pagar: *48.000 libras* anuales en el primer trienio, *52.000* en el siguiente y *56.000* hasta el término del contrato.

Además, por convenio con la *"Extensión Este del F. C. Central"*, el *Central* tomó a su cargo la construcción y explotación de la línea que iba desde *Toledo* a la frontera del *Brasil*; el primer tramo, *Toledo-San Ramón*, se abrió al tráfico en setiembre de 1890 y un año después la línea llegaba a *Nico Pérez*, con una extensión de *206 km*.

O sea que en el lapso *1889-1891*, el *Ferrocarril Central* incorporó por el sistema de arriendo un total de *331 km*: línea *Montevideo-Minas*, con 125 km y línea *Toledo-Nico Pérez* con 206 km; y mediante la *"Extensión Norte"* agregó los 302 km de *Paso de los Toros* a *Rivera*. En total, había absorbido 633 km. Súmese a ello la situación del *Midland*, que *George Drabble* consideraba *"... una prolongación de nuestra propia línea..."* (la del Central), y se comprenderá el acierto de *Vázquez Franco* cuando dice:

"Aun cuando formalmehte, hubo varias compañías explotando líneas o "extensiones", la verdad es que todas, de hecho, estaban controladas por el Central que ejercía un verdadero monopolio del tráfico. Incluso el Midland —empresa que recorría la línea del litoral del Norte del río Negro y la más fuerte, pese a la baja calidad y ordinariez de sus instalaciones y material rodante— terminó por integrarse al trust".

Red ferroviaria en 1900

En cuanto a los beneficios, una frase del *Gerente General del Central*, el ya nobrado *Mr. Chamberlain*, hizo historia; en su informe de enero de 1889, elevado al Directorio radicado en Londres, expresó: *"Durante el período que analizamos, una ráfaga de prosperidad ha acariciado nuestras mejillas, más allá de lo que razonablemente podíamos esperar"*. Las cifras que así emocionaban al jerarca inglés —que se incluyen junto a las del bienio siguiente— eran estas:

Rubros		Años 1887	1888	1889	1890
Pasajeros		281.380	332.571	388.433	651.555
Ingresos por pasajes	L.	57.792	65.071	74.783	121.303
Lana y pelo	T.	14.043	15.762	19.173	14.216
Mercancías	T.	43.421	48.178	55.361	92.752
Alambre y postes	T.	5.953	6.869	7.920	8.746
Ingresos por mercancías	L.	117.902	133.826	165.073	235.404
Cabezas de ganado		46.245	60.929	115.335	92.497
Ingresos por ganado	L.	9.461	11.422	21.743	14.041
TOTAL de INGRESOS	L.	195.043	221.633	275.476	388.772
GANANCIA	L.	98.022	118.426	146.967	195.978

En *1890*, las cifras no acusan todavía el impacto de la crisis porque los balances se hacían de junio a junio. El notorio aumento de pasajeros en ese año obedeció a la ya mencionada incorporación del ramal *Montevideo-Minas* y el del tonelaje de mercancías se explica por el transporte de materiales para la construcción del *"Midland"*, de la *"Extensión Norte"* y del ramal *Toledo-Nico Pérez*, obras que comenzaron hacia 1887 y terminaron sobre el 90. También concurrieron a la mayor recaudación *"los turistas argentinos"*, según dice el propio *Chamberlain*, el creciente volumen de piedra de cal traído de *Minas* para la edificación montevideana —que se incrementó mucho durante el *boom* 87-90—. El volumen del ganado movilizado fue relativamente bajo; en general, se trataba del destinado a los saladeros y abasto de la Capital.

En cuatro años, solo el *Central*, arrojó una ganancia de *363.415 libras esterlinas inglesas*, que a la cotización de entonces, *$ 4.70 por libra*, significaron *$ 1.708.050,50*; ello permitió pagar los siguientes dividendos por acciones ordinarias: *6%* en *1887* y *1888*, *7%* en *1889* y *7.5%* en *1890*. Si se tiene en cuenta que el interés por entonces pagado en el mercado financiero inglés —donde estaban colocadas las acciones de los ferrocarriles— oscilaba entre el 2.5 y el *3%*, se comprende el excelente negocio que hacían los inversionistas, que desde 1881 venían percibiendo un *5%*, si sus acciones eran ordinarias, y el 6% permanentemente, si se trataba de obligaciones o acciones preferenciales.

Así como se benefició con *"la ráfaga de prosperidad"*, el ferrocarril sintió *la crisis del 90*. Durante su gestión en *Londres*, el *Dr. José Ellauri*, enviado por el Gobierno de *Julio Herrera y Obes* según se viera, logró que la ganancia del *7%* acordada a las

Ing. Luis Andreoni, uno de los principales arquitectos del Montevideo finisecular.

empresas quedara reducida al *3.5%*, sin tomar en cuenta para el pago del nuevo interés los rendimientos netos que no excedían del *1.5%*.

En *1893*, contrariando lo ocurrido en todos los años anteriores, no se habilitó un solo kilómetro de vía férrea; el ritmo, por lo demás, siguió siendo muy lento en la década final del siglo XIX. En *1900*, según un informe de la *Oficina de Control de Ferrocarriles*, dependiente del *Ministerio de Fomento*, en el territorio uruguayo había en explotación *1.604 km* de vía, gozando de la garantía de un mínimo de interés *1.149 km*, por cuyo concepto, el Estado había pagado, en el ejercicio *1898-1899*, *$ 789.144,00* y en los dos anteriores, sumados, *$ 1.740.357,00*, o sea que en un trienio, los ferrocarriles ingleses recibieron *$ 2.529.501,00*.

A mediados de *1899*, la *Empresa Central del Ferrocarril* absorbió los *Ferrocarriles del Oeste*, bajo el nombre de *"Extensión Oeste"*; a los dos años, empezaba a funcionar la línea a *Colonia* y meses después —a fines de 1901— el servicio llegaba a *Mercedes*.

En julio de 1897 —mientras se desarrollaba la revolución— fue inaugurado el nuevo edificio de la *Estación Central del Ferro-Carril* —hoy *Estación "Artigas"*—, cuya piedra fundamental había sido colocada en el último año de la *Administración Herrera y Obes* y que venía a sustituir a la antigua estación, edificada

en el mismo lugar en 1871 y destruida por el fuego en 1893.

El proyecto pertenecía al *Ing. Luis Andreoni*, quien se mantuvo en las líneas de la arquitectura renacentista italiana, introduciendo algunos elementos novedosos para nuestro medio, como fue el caso de las *"mansardas"* y *"lucarnas"* de su fachada principal. En ella, se destaca el pórtico de arcos de medio punto, entre cuyas columnas se colocaron las estatuas de sabios cuya actividad estuvo relacionada con la invención y desarrollo del ferrocarril.

Los caminos

La creación de la *Facultad de Matemáticas y Ramas Anexas* fue un paso muy importante para la llamada *nacionalización técnica*, ya que en lo relativo a la arquitectura y la ingeniería —contempladas por el *Plan de Estudios de 1887*— se crearon cuatro títulos de egreso profesional: *Arquitecto, Agrimensor, Ingeniero Geógrafo* e *Ingeniero de Puentes, Caminos y Calzadas.*

Poco antes, para atender los problemas viales, se habían introducido algunas reformas administrativas. Se creó la *Dirección General de Caminos Nacionales*, cuyos cometidos —según la ley respectiva, del 15 de abril de 1884— eran los siguientes: trazar una red general de caminos nacionales, departamentales y vecinales, elaborar los presupuestos correspondientes y controlar la ejecución de las obras; tres años más tarde —Decreto del *11 de julio de 1887*— fue creado —también en la órbita del *Ministerio de Gobierno*— el *Consejo General de Obras Públicas*, organismo técnico-asesor, con los mismos fines.

La ley de 1884 —comenta *H. Baracchini*— revela una temprana orientación intervencionista por parte del Estado, dado que propone un trazado vial nacional, controlado por un organismo ministerial, y la creación de un fondo permanente de vialidad; sin embargo, estas medidas no rindieron los resultados esperados, entre otros motivos importantes, *"por carecer el país de las condiciones sociales y económicas necesarias para tan ambicioso programa y de un adecuado plantel técnicamente capacitado para abordar el proyecto y el contralor de la obra"*.

A cubrir esta carencia técnica, apuntaba, precisamente, la creación de la carrera de *Ingeniero de Fuentes, Caminos y Calzadas* y también la de *Maestro de Obra*, establecida en 1890, con dos años de duración. Sin perjuicio de ello, durante un largo período el país tuvo que recurrir a técnicos extranjeros, en muchos casos provenientes de los países que financiaban las obras, como ocurrió con los ferrocarriles.

En 1892, se creó el *Departamento Nacional de Ingenieros* y en 1899, fueron reglamentadas las *Inspecciones Técnicas Regionales*, que promovieron —anota el técnico antes citado— numerosas propuestas de ordenamiento vial, proyectándose mejoras en los caminos existentes y la construcción de otros, predominando la solución técnica del *macadam*.

La primera carretera *macadamizada* se inauguró en 1896, uniendo *Montevideo* con *Las Piedras*; implicó un considerable adelanto para la época, pero su expansión fue muy lenta: recién en 1908, el afirmado de *macadam* llegaba a *Canelones*.

El Puerto de Montevideo

El *25 de enero de 1901* —fecha en que obtuvo sanción legislativa el contrato celebrado el 18 del mismo mes entre el Poder Ejecutivo y la firma *Allard & Cía.* para la construcción del Puerto de Montevideo—, culminaba un proceso cuyo antecedente más lejano databa de la ley del *17 de julio de 1856*, que fijó los límites acuáticos y terrestres de dicho Puerto, y que fuera modificada por la ley del *13 de febrero de 1868*.

Para dar una idea de lo que fue ese proceso, se refieren los hechos más importantes:

— En la década del setenta, el *Barón de Mauá* y *"The Montevideo Harbourt Improvement Company Limited"* —empresa que venía realizando obras portuarias por contrato con el Estado y construyendo instalaciones varias por cuenta de particulares en la costa de la bahía— presentaron propuestas para el puerto montevideano.

— La ley del *28 de abril de 1883* autorizó al Poder Ejecutivo a construir el Puerto, previa confección de los estudios y planos necesarios; en rigor, esta ley constituyó el primer paso hacia la concreción del *Proyecto Definitivo*.

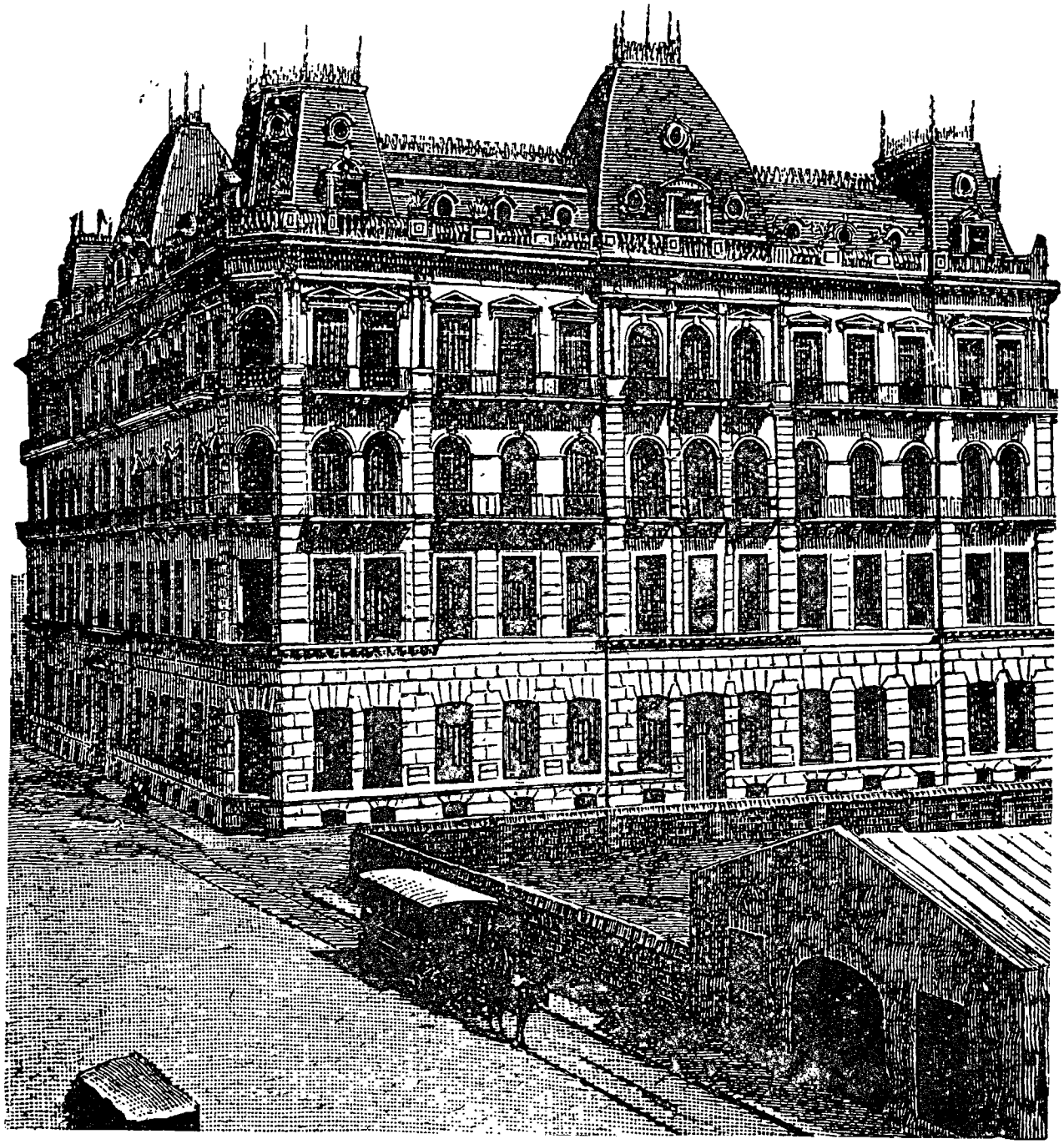
— El decreto del *15 de mayo de 1883*, por vía de reglamentación de la ley antes citada, optó por el régimen de concesión, realizándose gestiones ante la firma *Cuthillson and De Lungo*, de *Londres*, con la cual se firmó un convenio de concesión, homologado por la *ley del 26 de setiembre* del mismo año. Según ella, el Poder Ejecutivo quedaba autorizado para aprobar el contrato *ad referendum* y a nombrar una *Comisión de Ingenieros nacionales*, con participación de otros designados por la empresa, a los efectos de realizar un nuevo estudio de los planes y propuestas presentadas. Según *Baracchini*, esta disposición constituyó el *"acto inicial de nacionalización técnica, en la elaboración del proyecto de las obras del Puerto de Montevideo"*.

— El *5 de junio de 1885*, se aprobó el contrato con *Cuthillson and De Lungo* —según los planos y documentos firmados en Londres el *10 de marzo* del mismo año—; contrato que fue anulado el *26 de mayo de 1887*.

— Por decreto del *10 de marzo de 1889* —de acuerdo con la *ley de 1883*—, se resolvió hacer un llamado a *"Concurso Internacional de Proyectos para las Obras del Puerto de Montevideo"*. Se presentaron catorce trabajos y por la ley del *14 de julio de 1894*, se encargó su estudio al *Departamento Nacional de Ingenieros*, cuyo funcionamiento fue reglamentado por decreto del *27 de setiembre* inmediato. Atendiendo al informe técnico, se adjudicaron las obras, aceptándose la propuesta de la firma *G. Luther de Braunsweig, Berlín y Viena*, a la cual, mediante decreto, se le encarga el estudio del *Puerto de Montevideo*.

— Una vez adjudicado el *Llamado Internacional*, el *7 de mayo de 1895*, se contrata a los Ings. *Vetillar* (francés) y *Kummer* (alemán) para integrar la *Comisión Especial* del *Departamento de Ingenieros*.

— Por ley del *30 de setiembre de 1895* es modificada la *Comisión de Estudios* y el Poder Ejecutivo designa nuevos integrantes; se incorporan los ingenieros *Tolkmitt* y *Guérard*, quien —al igual que *Kummer*— era representante directo de la empresa *G. Luther*.



Edificio ocupado hasta hace pocos años por la Facultad de Humanidades y Ciencias. Fue construido por Reus para Hotel de Inmigrantes y ocupado en la década del 90 por la Universidad.

— Por decreto del *11 de diciembre de 1896*, se fija como plazo límite para la presentación del *Proyecto Definitivo* el *30 de enero de 1897.*

— El *14 de diciembre de 1896*, por simple decreto, el Poder Ejecutivo aprueba el *Proyecto Definitivo* —previamente aceptado por la *Comisión Especial de Estudios*— y se hace el llamado a propuestas para la realización de las obras, fijando el *6 de febrero de 1897* para la recepción de las mismas.

— Este procedimiento había implicado una violación de la ley del *14 de julio de 1894*, que disponía que el *Proyecto Definitivo* debía ser aprobado por la *Asamblea*; consecuentemente, se debe anular el llamado a propuestas para la ejecución de las obras y remitir los planos al Cuerpo Legislativo.

— El *7 de noviembre de 1899*, se promulga la ley que aprueba el *Proyecto Definitivo de las Obras del Puerto de Montevideo*, formulado por el *Ing. Guérard*, sobre la base del anteproyecto *Kummer-Guérard.*

— En la misma fecha, se sancionó la *Ley de recursos para la construcción del Puerto de Montevideo*, que autorizaba la realización de un *Empréstito Interno o Externo*; asimismo, se creaba la *Comisión Financiera de las Obras del Puerto de Montevideo*, de carácter honorario, y se disponía que una vez firmado el contrato de construcción, actuaría la *Oficina Técnica-*

Administrativa —a constituirse— con el cometido de dirigir y fiscalizar las obras. O sea que la referida ley resolvió el problema financiero y dispuso lo necesario para asegurar el contralor técnico de los trabajos.

— Por decreto del *21 de julio de 1900*, se dispuso que las propuestas presentadas por los interesados en realizar las obras del Puerto de Montevideo serían estudiadas por la *Comisión Financiera* y el *Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros*, reunidos conjuntamente bajo la presidencia del *Ministro de Fomento*.

— El *30 de julio de 1900* se abrieron las propuestas; el *20 de agosto* se hizo la apertura de los detalles facultativos; y como ninguna de las propuestas se ajustaba estrictamente al pliego de condiciones, la *Comisión* y el *Consejo* propusieron al Gobierno —que así lo resolvió— que se abriera un nuevo plazo de dos meses, dentro del cual podrían los interesados ya presentados mejorar y precisar sus propuestas.

— La recapitulación de propuestas se hizo el *24 de diciembre de 1900*; de las seis presentadas, la mejor resultó ser la de *Allard y Cía.*, firma que había pedido retirar su oferta a raíz de la postergación resuelta.

— La Comisión que estudiaba el asunto consultó a los *Dres. Juan C. Blanco, José Pedro Ramírez, Carlos María de Pena, Eduardo Brito del Pino, Martín C. Martínez, Lindoro Forteza* y *Antonio María Rodríguez* respecto de si era posible tomar en cuenta la propuesta de *Allard y Cía.*; siendo mayoritario el criterio de que sí; consecuentemente, el Poder Ejecutivo firmó con dicha firma el respectivo contrato, aclarándose en él diversos aspectos.

— El *4 de julio de 1901* —con carácter honorario, hasta la aprobación del respectivo presupuesto— se nombró a los integrantes de la *Oficina Técnica-Administrativa*: ingenieros *Luis Andreoni, Juan Storm* y *Víctor Benavídez*.

El *18 de julio de 1901*, fueron inauguradas las obras del *Puerto de Montevideo*, con la presencia del Presidente de la República, *Juan Lindolfo Cuestas*, pero la iniciación efectiva de los trabajos tuvo lugar a fines de año, una vez llegado el material de dragado y concluida la instalación de los talleres necesarios para tan magna construcción, ubicados en *La Teja*.

Los comienzos del servicio telefónico

La primera red telefónica del mundo fue instalada por el propio *Graham Bell* —inventor del teléfono—, en *Chicago*, en *1876*; seis años más tarde, *París* pasó a ser la única ciudad europea que contaba con este medio de comunicación. En nuestro país, después de algunos ensayos, se fundó la *Compañía Telefónica de Montevideo*, en *1882*; y dos años después, la *Compañía Telefónica del Río de la Plata*, habiéndose autorizado el año anterior la conexión con la ciudad de *Buenos Aires*.

El servicio se fue expandido rápidamente: en *1886*, la primera tenía *450* abonados y la segunda —que más adelante pasará a denominarse *La Uruguaya*— alcanzaba a tener *1.416*, en total, *1.866* suscriptores, que serán *2.166* en *1887*. *La Sanducera* —pionera de las comunicaciones telefónicas en el Interior— se funda en *1891*; en *1894*, se resuelve iniciar los estudios para instalar una red telefónica a escala nacional, que uniera a todas las seccionales policiales en los departamentos, y por la ley del *22 de diciembre* del mismo año, se arbitraron recursos a los efectos. A su vez, el *5 de abril de 1895*, se aprobó el *Reglamento de Construcción de la Red Telefónica Nacional*, estableciendo en él la conveniencia de coordinar la red policial con la del *Telégrafo Nacional*.

A partir de 1897, la *Compañía Telefónica Nacional* extiende sus servicios a *Canelones, San José* y *Florida*; ejemplo que seguirán otras. El cable telefónico submarino cuya instalación se había convenido con la *Argentina* en 1883, se instala en *1899*, quedando unidas ambas capitales platenses. En *1900*, *Montevideo* tiene *3.968* abonados telefónicos.

EL DESARROLLO URBANO

La división administrativa territorial de la República —cabe recordarlo— culminó en la penúltima década del siglo XIX. En *1880*, se crearon los departamentos de *Río Negro* —a expensas del de Paysandú— y *Rocha* —a costa del de Maldonado; en *1884*, *Treinta y Tres*, *Rivera* y *Artigas* —como desprendimientos de los de Cerro Largo, Tacuarembó y Salto, respectivamente; y finalmente, en *1885* —como expediente para la vuelta indirecta de Santos al poder, aunque se recogiera con la medida una reiterada aspiración de los vecinos de *Trinidad*— fue creado el departamento de *Flores*, con parte del territorio del de San José.

La fundación de centros poblados

Desde 1870 al novecientos, se fundó más de medio centenar de centros poblados, de los cuales cuatro tenían más de 10.000 habitantes un siglo después: *La Paz, Paso de los Toros, Juan L. Lacaze* y *Young*. En el caso de los dos primeros y el último, el ferrocarril jugó importante papel promoviendo su desarrollo, cuando no su nacimiento; *Juan L. Lacaze*, en cambio, puede considerarse un producto de la actividad industrial.

Muelles del Puerto de Montevideo en 1890

Refiriéndose a la fundación de *La Paz*, dice *Barrios Pintos*: *"Al principio fue el ferrocarril, luego las canteras"*. La frase es feliz: en efecto, a poco de inaugurado el servicio ferroviario en el tramo *Bella Vista-Las Piedras*, la zona de *La Paz* pasó a ser la proveedora de la piedra que se consumía en la capital o se exportaba.

Según el *Agr. Melitón González*, aquellos lugares despertaron *"un día de su letargo al ruido de la barreta de los obreros que allí fueron a abrir las peñas, y que con la explosión de los barrenos... parecían hacer una salva de progreso..."*. La actividad, según el articulista, creció rápidamente: *"La piedra bruta primero y después las losas, los adoquines en miles de toneladas, crearon allí una industria que ayudó a hacer surgir como por encanto un pueblo gracioso y alegre, lugar de moda para veranear, y sitio encantador que en el estío se ve poblado por gran número de familias de Montevideo que tienen allí deliciosas moradas, medio ocultas entre bosques y flores"*.

Cuando *El Bien Público* publicó esta crónica de *M. González*, en 1884, *La Paz* tenía doce años de vida, ya que oficialmente había nacido el *28 de febrero de 1872*, cuando *Ramón Alvarez* —cuyo nombre también se vincula con la fundación de *25 de Agosto* y *25 de Mayo*— otorgó al Gobierno del *Gral. Lorenzo Batlle* la escritura de donación, en favor del Fisco y para edificios públicos, de tres solares de terreno, inscriptos en el plano levantado el año anterior por el *Agr. José María Bonino*.

Los terrenos habían comenzado a venderse poco antes con gran éxito y desmintiendo a aquellos que habían considerado al proyecto *"una creación imaginaria de los especuladores de tierras"*, pronto pudo observarse *"un buen número de edificios en construcción y otros proyectados"*, estimándose que *"en breve tiempo será La Paz la residencia de verano preferida por las familias de Montevideo"*.

Confirmando el pronóstico del cronista de *La Democracia*, diario montevideano, en febrero de 1874, la *Junta de Guadalupe* nombró una *Comisión Auxiliar* para *La Paz*, que ya contaba con más de cien edificios, dos colegios, restaurantes, uno con café y billar, una barbería, tiendas, almacenes, barracas de madera, carpintería, ferretería, zapatería, etc.

En las canteras de piedra y granito —que ya producían adoquines con destino a la ciudad de *Buenos Aires*— tenían ocupación segura más de 300 obreros; además, el lugar era punto de concentración de las tropas de ganado, que allí hacían noche para seguir rumbo a la tablada, por entonces ubicada en las proximidades de *Sayago*.

La historia de *Paso de los Toros*, en el período independiente, puede rastrearse desde 1832: según el plano levantado en ese año por el *Agr. J. Christison*, ya existían varios ranchos en el amplio bucle del río Negro, a la altura de *Paso de los Toros*, una *picada* que permitía el paso todo el año y primitivamente llamada *"paso general de los toros"*, según lo atestigua un documento de comienzos del siglo XIX.

Un hecho de significación en el desarrollo de este primer poblado fue el establecimiento del servicio de balsa, en 1857, por iniciativa de *Eugenio Martínez*, dueño de la pulpería del lugar, quien contrató la construcción de la misma con el carpintero *Lorenzo Christensen*, a un costo de mil doscientos pesos fuertes. Tal innovación modificó la conformación del caserío, porque el paso propiamente dicho fue perdiendo importancia en beneficio del lugar con aguas más profundas donde ahora hacía el cruce la balsa, e hizo que ya hacia los años 1860-1870, aquel simple agregado de ranchos fuera *"una población con diversos servicios, tales como posada, herrería, carpintería, y fundamentalmente el gran comercio de ramos generales. Aquí ya se está frente a lo que se puede llamar como el primer pueblo de Paso de los Toros"*, dice *Pedro Armúa*

Larraud.

Entretanto, los vecinos *Bálsamo Rosas* y sus sobrinos *Vargas Bálsamo* destinaron una fracción de 340 cuadras para que en ella se edificara el pueblo, cuya primitiva distribución era totalmente irregular, y contrataron al *Agr. Manuel Serby* para hacer el plano de amanzanamiento. Terminado el trabajo que ofrecía la particularidad de manzanas rectangulares, de 200 por 100 metros de lado—, se iniciaron las gestiones para que el Poder Ejecutivo aprobara el plano y se solicitó que el pueblo fuera designado *Santa Isabel*, en homenaje a la madre de los peticionantes, *Isabel Rosas de Bálsamo.*

Se estaba en esos trámites, cuando el advenimiento del ferrocarril determinó cambios fundamentales, que culminaron en un nuevo plano y en la celebración de un convenio entre los propietarios y la *Empresa del Ferro Carril Central del Uruguay. Venancio Bálsamo* y sus sobrinos donaron al *Central* según la respectiva Escritura— *"una fracción de terreno compuesta de cien metros de frente al Sur sobre el río Negro, por mil trescientos metros de fondo al Norte, por donde se limita con la nueva Plaza denominada "Del Ferrocarril" en el plano recientemente levantado... y por el Este y Oeste por las calles Treinta y Tres y Del Ferrocarril, cuya donación verifican mediante la obligación que contrae la Empresa de fundar su Estación dentro del radio del indicado pueblo...".*

Paralelamente, *André* y *Piñeyrúa* instalaron un saladero muy próximo a la vía férrea y al arroyo *Sauce*, en que se descargarían los residuos, el cual empezó a funcionar a mediados de 1886, o sea que en poco tiempo el lugar se convirtió en centro de importantes actividades, atrayendo un gran número de obreros especializados.

A esta altura, había tres núcleos o barrios:

— El llamado *pueblo viejo*, ubicado junto al río, en las cercanías del cruce de la balsa, con centro en la parte alta, donde en la actualidad confluyen las calles *18 de Julio* y *Emilia Grassi*.

— El que fue surgiendo en torno a las instalaciones del ferrocarril, distante unos ochocientos metros al Oeste del anterior, que crecía en forma vertiginosa y al cabo de dos o tres años poseía importantes edificios, habiendo sido el centro comercial de *Paso de los Toros* desde entonces hasta hoy.

— Finalmente, a unos ochocientos metros, surgía el tercer barrio, a impulsos del Saladero.

Como bien dice *Pedro Armúa Larraud*, a quien se sigue en este relato, cada barrio tenía características propias, conforme al material humano que lo formaba. Interesa transcribir el párrafo respectivo porque ilustra sobre los profundos cambios que se iban produciendo al impulso del ferrocarril y la incipiente actividad industrial, en un lugar del Interior.

"Lo que en ese momento ya era considerado el pueblo viejo —dice el autor de la *"Historia de Paso de los Toros'— estaba integrado por los viejos vecinos, nacidos algunos en el lugar, otros con residencia de años, acostumbrados al tranquilo vivir del solar, dedicados a las tareas de colaboración en el cruce del río, en el comercio, y en el trabajo de las estancias vecinas.*

El primer nuevo barrio, formado junto a la estación y demás instalaciones ferroviarias, estaba formado, a su nacimiento, por los obreros venidos del Sur, que prácticamente desde años atrás se dedicaban al tendido de las vías, y por obreros especializados, en su mayoría extranjeros. A esta primera falange, se agregaron los comerciantes, también en su mayoría extranjeros, y empleados de comercio, que llegaron desde distintos puntos. Este nuevo conglomerado humano trajo otro modo de vivir, con un "status" superior, y realizando ya vida ciudadana.

Y el segundo nuevo barrio, creado alrededor del Saladero, fue formado también por gente venida desde diversos puntos del país, pero el primer contingente compuesto de funcionarios administrativos y operarios especializados, provenía de la zona saladeril del Cerro de Montevideo, y en los que también se notaba la influencia europea. Acorde con la rudeza de sus tareas, sus costumbres eran también rudas. Afectos a la bebida en un buen porcentaje, los días de pago del personal del saladero adquirieron pronta nombradía, porque la juerga era general, y de vez en cuando una reyerta sangrienta ponía la nota roja. Como decía don Héctor Cal, "las libras corrían a montones", y detrás de su estela dorada, surgieron cafetines y burdeles, y el "monte criollo" se enseñoreó de las ruedas de los primeros. Es obvio, que de inmediato, el barrio adquirió fama de "guapo" y bullicioso. Esta fama, a medida que fueron transcurriendo los años se vio aumentada, y cuando ya había desaparecido el saladero, fue la base del barrio "del bajo".

En cuanto al nombre, cabe señalar que conservó el primitivo de *Paso de los Toros* —oficialmente aceptado, aunque no legalmente establecido— hasta que la ley del *17 de julio de 1903* declaró *"pueblo, con la denominación de "Santa Isabel", la agrupación de casas situadas en la margen derecha del río Negro, paraje conocido por Paso de los Toros, 10ª sección judicial de Tacuarembó"*. A su vez, por ley del 27 de noviembre de 1929, se elevó *"a la categoría de "Villa" con la denominación "Paso de los Toros" al pueblo conocido actualmente por Santa Isabel".*

Juan L. Lacaze, curiosamente, nació a pesar de haberse frustrado una concesión ferrocarrilera. En efecto, hacia 1888, *Lacaze* obtuvo la concesión para construir una línea que pasando por *Rosario* uniese *San José* con *Puerto Sauce*; la idea era absorber la producción de las colonias Suiza, Cosmopolita, Piamontesa, Canaria y otras, trasladándola por tren hasta *Sauce* y desde allí, por vía fluvial, a *Montevideo*, pero no llegó a concretarse.

En cambio, fue un éxito la exportación de piedra y arena hacia *Buenos Aires*, construyéndose 42 km de vía de trocha angosta para transportar aquellos materiales desde la cantera *El Minuano* hasta el *Puerto Sauce*. En *1898*, la instalación de la *Fábrica Nacional de Papel* dio nuevo impulso a este centro poblado, que se afirmará en su línea ascendente al montarse en la zona la fábrica de tejidos de *Salvo y Campomar*, en *1905*.

Por ley del *15 de marzo de 1909*, se declaró pueblo, con el nombre de *"Juan L. Lacaze"*, al caserío situado en el *Puerto del Sauce*.

Young tuvo su origen en la concesión hecha a *Carlos Young y Cía.*, en el año 1899, y que este vendió al *"Midland"*. Antes, un grupo de gente había propuesto llamar a esa población *Vasco Núñez*, en homenaje a quien junto con *Justo Leal* había donado tierras para erigir un pueblo porque en el lugar ya existía una Escuela Pública —la actualmente denominada *Domingo de Arce*— y un comercio de campaña, propiedad de *E. Toor* y *Mari.*

Entre los pueblos que no han alcanzado los 10.000 habitantes, hay muchos cuyo origen o promoción está asociada con la expansión ferroviaria, anotan los ya citados *Cocchi, Klaczko* y *Rial.*

En la línea de Rivera, en la zona cercana a Montevideo —cuya área metropolitana hoy integran— deben su existencia al tren los pueblos *Peñarol, Ferrocarril* y *Progreso*; los dos primeros fueron promovidos directamente por la empresa, y el tercero, al igual que *La Paz*, nació merced a proyectos impulsa-

dos por particulares una vez inaugurado el ferrocarril.

En *1888, Mr. Barker*, alto funcionario del *Central* en Londres, visitó el Uruguay en viaje de inspección y para estudiar varios problemas que afectaban la gestión de la Empresa: fué entonces que aconsejó que se trasladaran los talleres —provisoriamente levantados en *Bella Vista*— a una zona cercana a *Sayago*. Atento a este parecer, se eligió para tal fin un predio de 17 hectáreas, ubicado entre los actuales caminos *Casavalle* y *Edison* y la avenida *Sayago*.

Dos años más tarde, en *1890*, los talleres ya ocupaban sus nuevos locales; por obvias razones y con el apoyo de la empresa, sus obreros pasaron a vivir en los alrededores, formándose un poblado al que se llamó *"Ciudad Ferrovaria"* y también *"La Nueva Manchester"*. Ni una ni otra designación tuvieron eco y el poblado heredó el nombre con que el lugar era conocido antes de que se formara el nuevo núcleo: *Peñarol*.

Siguiendo hacia el Norte, en la misma línea, pueden citarse como ejemplos de pueblos con el mismo origen los siguientes: *25 de Agosto, 25 de Mayo* —ex *Isla Mala*—, *Sarandí Grande, Carlos Reyles* —ex *Molles*—, *Achar, Tranqueras* y, obviamente, el propio *Paso de los Toros* —ya considerado, que pertenece al grupo anterior, y que si bien había sido planeado antes del ferrocarril recibió de él un impulso muy importante—.

La línea del *Ferrocarril Midland* —entre *Paso de los Toros* y *Artigas*— dio origen a *Guichón*, el ya citado *Young, Algorta, Merinos, Tambores, Quebracho, Lorenzo Geyrez* —ex *Queguay*—, o sea la mayoría de los pequeños pueblos del departamento de Paysandú.

En la línea a Mercedes y Colonia, cabe anotar: *Rodríguez, Mal Abrigo, Cardona* —ex *La Lata*—, *Palmitas* y *Tarariras*.

En la que llegó a Melo y Treinta y Tres y al Este del país, se tiene a: *Joaquín Suárez, Empalme Olmos, San Ramón* —que ya existía antes de establecerse el servicio ferroviario, pero resultó altamente beneficiado por él—, *Casupá* y *Cerro Chato*.

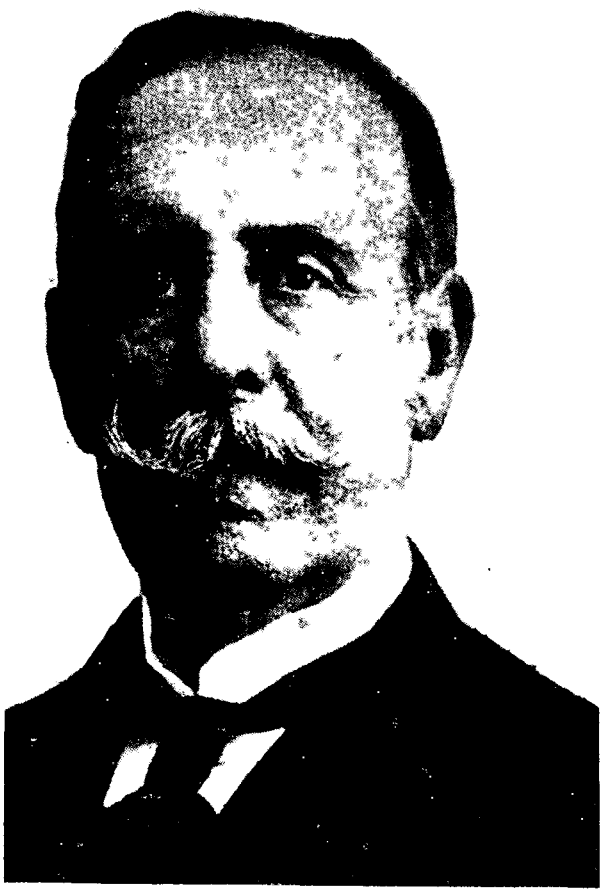
Ciertamente, hubo gran cantidad de ciudades en cuyo desarrollo nada tuvo que ver el ferrocarril, como ocurriera con *Juan L. Lacaze*. Es el caso, en el departamento de San José, de su segundo y cuarto núcleo poblado: *Libertad* y *Ecilda Paullier*; de *Conchillas*, en el departamento de *Colonia*.

El pueblo de *Conchillas*, situado en los campos conocidos con el nombre de *Estancia Luis Gil*, que luego pasaron a ser propiedad de *Walker y Co.*, empresa inglesa que los había tenido en arriendo, debe su origen a las Canteras de Granito explotadas por aquella firma y que proveyeron de material a las obras del *Puerto Nuevo de Buenos Aires*.

Hacia la última década del siglo pasado, para el transporte de la piedra desde las canteras al puerto, se construyó una vía férrea de trocha ancha, con una extensión de 15 km; asimismo, se había edificado un muelle de 300 m de largo en que podían cargar a la vez cuatro embarcaciones.

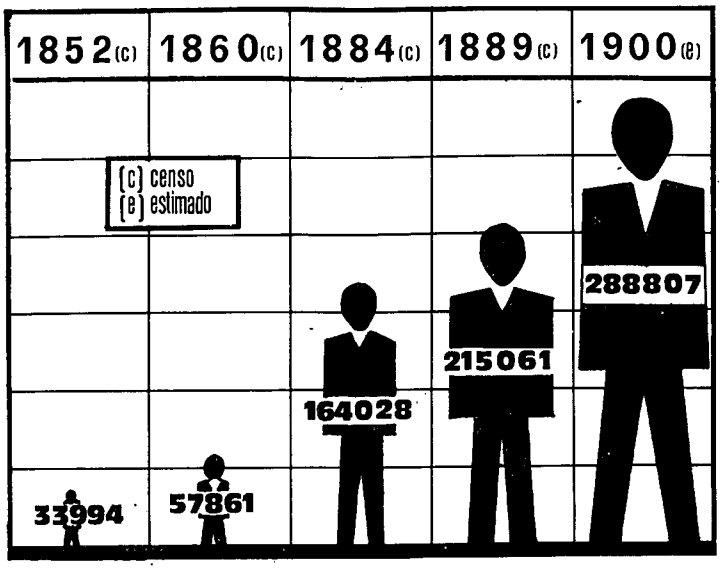
Para albergar a los obreros, la empresa construyó seis galpones de 150 m de largo cada uno, divididos en cuartos para familias y hombres solos —que todavía existen en la actualidad—; estas habitaciones son de piedra y techo de zinc. A su vez, para los maquinistas, mayordomos, capataces y los funcionarios superiores de la empresa, se hicieron tres cuadras de casas y dos chalés.

Ing. Juan A. Capurro



El "Gran Montevideo"

La unidad que el *Ing. Arq. Carlos Zucchi* trató de asegurar a la ciudad de Montevideo en su primera etapa de expansión territorial, cuando se creó la *Ciudad Nueva* (1829-1865), resultó definitivamente frustrada al formarse la llamada *Ciudad Novísima* (1865-1872), que a partir del primitivo Ejido llegó al proyectado Bulevar Artigas; destacando este hecho, han escrito *Altezor* y *Baracchini*: *"la Ciudad Novísima por el contrario, va a contener en sus límites la sumatoria de una serie de actos privados de planeamiento territorial, todos ellos enmarcados en un área determinada por los límites de la propiedad privada objeto del negocio y sin tener en común ninguna disposición de carácter urbanístico, por elemental que ella fuera"*. Así, la orientación de las calles, la forma de amanzanamiento y de loteamiento, se hi-



Población del Dpto. de Montevideo en el período 1852-1900

cieron a gusto del agrimensor actuante, respondiendo a los intereses del rematador de turno y procurando atender a las exigencias de un afán de lucro solo limitado por el hábito del poblador ciudadano de entonces de disponer de un espacio en torno a su vivienda.

En el último tercio del siglo pasado, el remate público de solares —o sea la aplicación de la ley de la oferta y la demanda a la división territorial y la especulación con tierra urbana— constituyeron los rasgos definidores del proceso que llevó a la formación del llamado *"Gran Montevideo"*, es decir, a la creación de una *"ciudad extendida"*, de baja densidad habitacional. En ella, la baja clase media —a largo plazo y en cuotas que le eran accesibles— pudo adquirir el *terreno* en que levantó su vivienda.

La trama vial primaria, sobre la cual se produjo este fenómeno que *Altezor* y *Baracchini* denominaron la *"Ciudad Extendida"*, estuvo constituida, fundamentalmente, por las rutas de penetración abiertas ya en las postrimerías del período hispánico; a su vez, dentro de la red urbana, *18 de Julio* fue la calle más importante porque enlazaba la *Ciudad Nueva*, desde su límite con la *Vieja* —la Plaza Independencia—, con el *Camino Maldonado*, que conducía al Este y Noroeste.

La calle *Sarandí*, por su parte, sirvió como eje de la *Ciudad Vieja* —centro de la actividad comercial y financiera— uniendo el extremo sur de la zona de muelles de la Bahía de Montevideo con la Plaza Independencia, *"la válvula de escape de la Ciudad Vieja"*, al decir de los autores antes citados y cuyo planteo se sigue, y eje de la conexión entre ella y la floreciente *18 de Julio*, que prolongándose hasta el *Bulevar Artigas*, en las *Tres Cruces*, extenderá su importancia vial, buscando la localidad de la *Unión* a través del Camino a Maldonado, denominado *8 de Octubre* a partir del 20 de diciembre de 1866.

En fin, la imagen de *Montevideo* hacia el *Novecientos* puede resumirse en estos términos:

— Concentración de las actividades urbanas fundamentalmente en áreas reducidas.

— Conformación de una *Ciudad Extendida*, taponeando un país embudo —que el trazado del ferrocarril contribuyó a formar—, en el cual las riquezas circulan en uno y otro sentido en dirección al puerto, cuyos medios de transporte y lugares de almacenamiento de mercancías habían sido modernizados y que era permanentemente dragado para mantener la profundidad necesaria.

— Consolidación de las primitivas rutas de penetración a la ciudad como vías urbanas.

— Equipamiento urbano pensado, proyectado y ejecutado en función del área donde se concentraban las actividades fundamentales de la ciudad, mientras que el resto de Montevideo carecía de los servicios urbanos fundamentales.

La fundación de pueblos en los alrededores de Montevideo

Las instituciones dedicadas preponderantemente a la actividad inmobiliaria jugaron un importante rol en el crecimiento territorial cuyas grandes líneas se expusieron en el párrafo precedente, respondiendo a las necesidades originadas por el crecimiento de la población montevideana, fenómeno ya analizado en la parte primera de este fascículo.

La más antigua era la *Sociedad de Fomento Territorial*, fundada en 1867 y que en diciembre del año siguiente inició la venta de terrenos en el nuevo pueblo llamado *Campos Eliseos*, hoy barrio del mismo nombre, próximo al *Paso del Molino*; a su vez, el *Fomento Montevideano*, que había comenzado sus actividades en 1868, creó los pueblos *Atahualpa* y

Nuevo París —el primero en agosto de 1868, en terrenos propiedad de *Juan A. Estomba* ubicados frente a la actual capilla *Jackson* y el segundo, próximo al *Paso del Molino*—, en marzo del año 1869. La *Sociedad Fomento de las Tres Cruces* tomó a su cargo la delineación y venta de solares en este lugar contiguo al Cordón en agosto de 1868; en el mismo año, *Juan Pedro Ramírez* proyectó fundar *Nuestra Señora de los Pocitos* y la *Sociedad Anónima Carnelio Guerra y Cía.* adquirió a *Perfecto Giot* 385 cuadras de terreno que sumadas a las 423 compradas a Lafone, Klengel y otros, serían el asiento físico del *"Bosque-Jardín"* origen de *Villa Colón. Florencio Escardó* —Gerente de el *Fomento Montevideano* en sus primeros tiempos y luego separado de la Sociedad— fundó otra, a la que denominó *La Comercial*, que en 1871 creó el barrio homónimo, situado frente a la plaza de frutos de las Tres Cruces, y el pueblo *Libertad.*

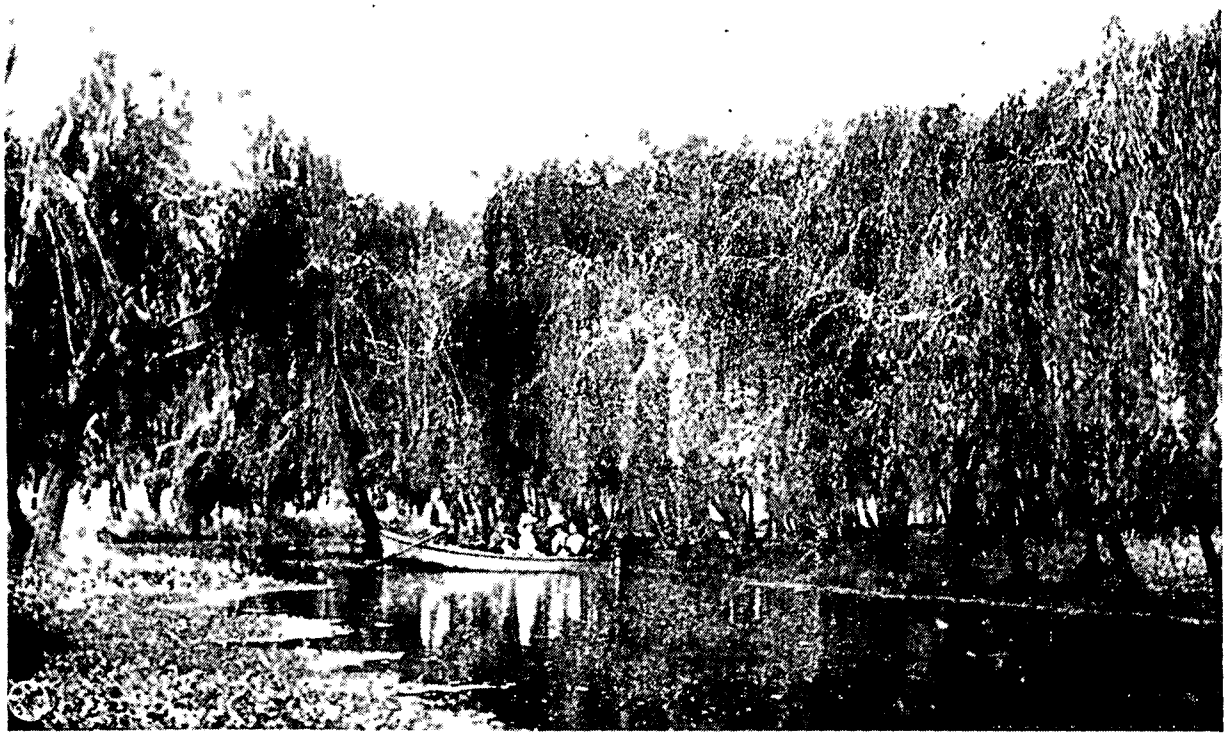
A partir de 1873, año en que el brote de fiebre amarilla causó 329 muertes, sembrando el pánico en la ciudad, aumentó el interés por adquirir terrenos en las afueras de la misma —*Reducto, Bella Vista, Tres Cruces, La Unión*— o aun en lugares más alejados, lo que impulsó la fundación de los pueblos *Sayago* (1873), a 8 km al norte de Montevideo; *Abayubá* (1873), adyacente a *La Paz*, como se viera en pleno florecimiento; y *Castro Urdiales.*

Francisco Piria, administrador de la *Sociedad La Comercial*, se separó de ella en 1873 y estableció *La Industrial*, empresa que se dedicará al remate de tierras, llegando a realizar por ese medio la venta de más de sesenta barrios, ubicados fuera de la planta urbana, o sea más allá del *"bulevar de circunvalación de 50 metros de ancho"* —hoy *Bulevar Artigas*— trazado en 1878, como se verá.

Hacer la lista de los barrios y pueblos cuyo remate fundacional corrió de cuenta de *Francisco Piria* equivale a revisar la historia de buena parte de Montevideo; hasta la segunda mitad de la década del 80, cuando se multiplicaron las actividades especulativas, *La Industrial* superó largamente a sus competidores —incluyendo a la firma regida por *Florencio Escardó.* En 1879, fundó el barrio *Nueva Roma* —ubicado en el ángulo S.O. de los cuatro formados por la intersección de las actuales avenidas Gral. Rivera y Luis A. de Herrera y a cuyas calles dio nombres que evocaban la historia de Roma: Duilio, Julio César, Horacio, Marco Bruto, dotándolo de una plaza *del Capitolio*—, el *Castelar* —situado en el ángulo N.E. del cruce de las hoy avenidas Rivera y Soca y con calles denominadas Cervantes, Lepanto, Numancia— y el *Nueva Génova*, que recordaba la ciudad de sus progenitores; de los años siguientes, son el *Centro Gallego* —más tarde *Garibaldino*—, el *Nuevo Turín*, el *Nueva Savona* —ubicado sobre el Camino Millán, hacia afuera del Bulevar Artigas—, el *Nueva Nápoles* y el *De los Españoles.*

A esta serie, formada por barrios cuyos nombres eran gratos a las colectividades italiana y española, siguió otra con denominaciones que recordaban personajes o hechos importantes de nuestro pasado: *Artigas* (1884), *Lavalleja* (1885), *25 de Mayo* (1885), *Larrañaga* (1885), *18 de Julio* (1885), *Treinta y Tres* (1885), y *San Martín* (1886). El ritmo era vertiginoso y hubo meses en que se hicieron dos o tres remates.

Lago del parque Giot, en Villa Colón, sobre el arroyo Pantanoso



Un artículo de *Sansón Carrasco* —seudónimo de *Daniel Muñoz*— a la vez que describe la forma en que *Francisco Piria* promocionaba los remates, señala el aporte de quien en el marco de la ideología y prácticas comerciales liberales fue un verdadero pionero de la fundación de barrios y pueblos. Decía *Sansón Carrasco*:

"El cartel contiene por lo general el plano de los terrenos, con su rosa de los vientos y todo, que maldito si la entiende la mayoría de los interesados. Enseguida viene el programa de las fiestas, en las que hay carreras en un pie, o de espaldas, corridas de sortija, juegos atléticos y otras estrafalarias diversiones, que terminan en un "lunch", copiosamente regado con sendas damajuanas de una bebida oscura que no solo parece vino por el color, sino que hasta lleva el nombre de tal. ¡Cómo calumnian a las viñas!

El terreno del remate es una verdadera romería. Aparte de los interesados en la compra, que son los menos, concurren todos los que no tienen que hacer de sus domingos, aprovechando la ocasión de tener un día de campo y hartarse sin que les cueste un centavo, merced a la generosidad de Piria, a quien poco se le da sacrificar algunos reales a trueque de ver su remate bien concurrido.

Nadie como él para despertar en el obrero el amor a la propiedad. Con palabra sencilla y fácil le hace entender la conveniencia de tener un terreno propio, adquirido sin el menor esfuerzo, con sólo ahorrar cada semana lo que el domingo gastaría en placeres perjudiciales para su salud y onerosos para su bolsillo. ¿Quién no puede poner de lado veinte y cinco centésimos cada semana? Pues con esa friolera, cualquiera puede hacerse propietario, y con poco más, puede también edificar una casa, cuyo costo va pagando insensiblemente, haciéndose cuenta que paga un módico alquiler, que día más, día menos, alcanzará a cubrir el precio del edificio, que después queda siendo suyo, sirviéndole de refugio para los malos tiempos en que el trabajo escasea, sin verse expuesto a carecer de un techo bajo el cual pueda cobijar a su mujer y sus hijos.

"(...)...no poco debe el país a este activo especulador de tierras. Por iniciativa suya cuenta Montevideo con numerosos núcleos de población en sus alrededores; hacinamientos de casas hoy, verdaderos pueblos mañana, que no solo contribuyen al bienestar de los habitantes; sino también al aumento de las rentas y a la valorización de la propiedad".

Francisco Piria, según una caricatura de J. Olivella (Rojo y Blanco, 1902).

En 1887, *Emilio Reus y Bahamonde* —de quien se ha hablado en el fascículo Nº 59: *De la crisis del 68 a la época de Reus*, al referir las actividades del *Banco Nacional*— fundó la *Compañía Nacional de Crédito y Obras*, a cuyo frente actuó de pleno desde julio de 1888, cuando abandonó la *Gerencia del Banco Nacional*. La *Compañía* creada por *Reus* tenía un capital de veinte millones de pesos oro, distribuido en doscientas mil acciones que la plaza absorbió rápidamente cuando fueron puestas en circulación; a poco de establecida, dice *Fernández Saldaña*, se convirtió en la *"más grande y compleja institución particular que hasta entonces hubiera conocido el país y los vecinos"*, abarcando toda clase de actividades: desde la instalación de un saladero hasta la realización de salvatajes marítimos, pasando por la fundación de una fábrica, el fraccionamiento y venta de terrenos y la construcción de edificios.

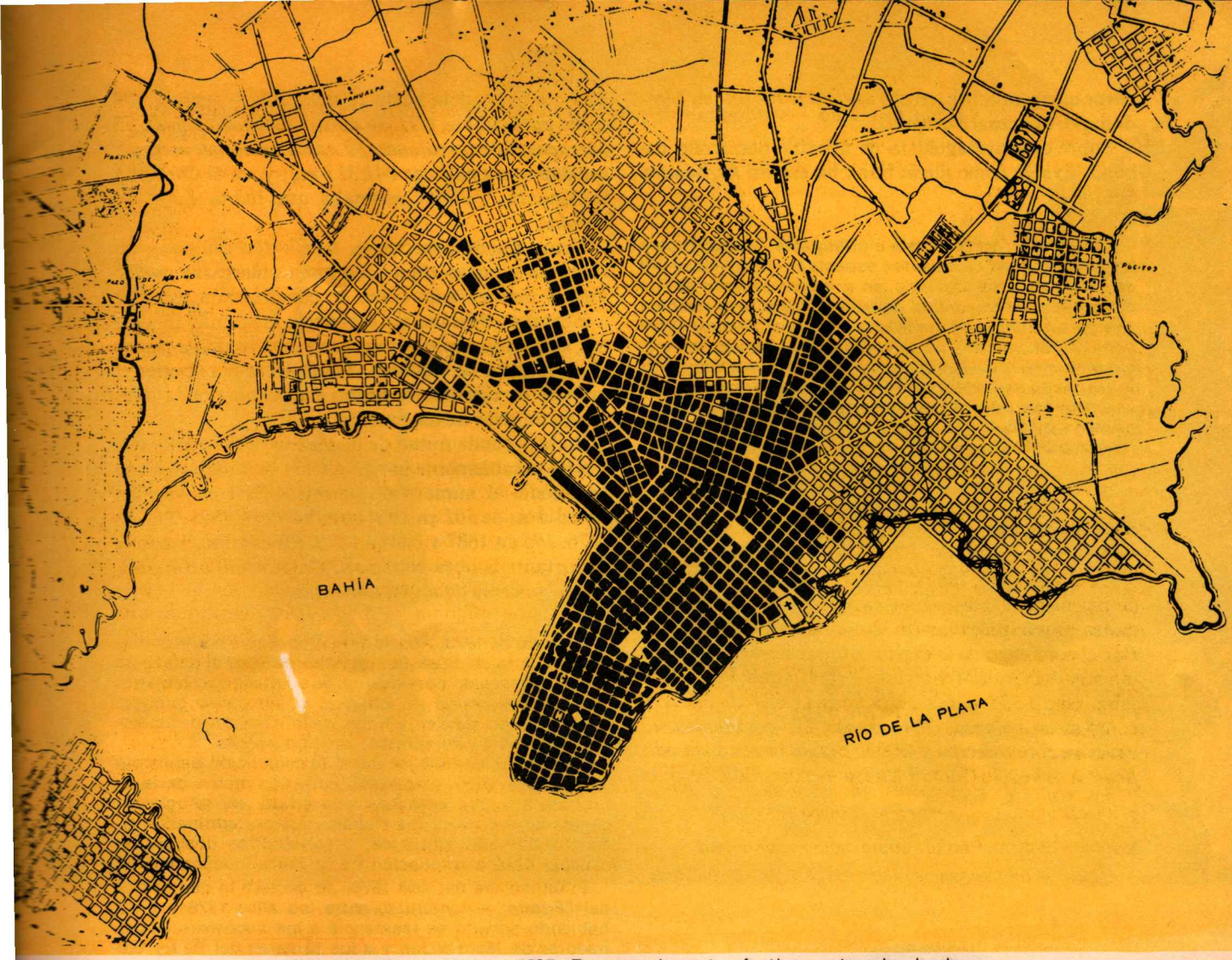
Al año siguiente de su establecimiento, la *Compañía Nacional* remató el barrio *Leandro Gómez*, ubicado en la Unión, cercano a la plaza de toros, y el *General Garzón*, en la curva de Maroñas; y al siguiente, los que se denominaron *Maciel* y *Solís*, situados en la Blanqueada y sobre el Camino Millán, respectivamente.

Pero la contribución más importante al desarrollo urbano de la ciudad fueron los dos núcleos de viviendas que formaron los barrios que recuerdan el nombre del financista y banquero español: *Reus del Sur* y *Reus del Norte*.

El último ocupó un terreno de 18 manzanas, conocido como la chacra de *Echeverría*; el fraccionamiento y la dirección técnica de las obras fue responsabilidad del Tte. Cnel. *Marcelino Santurio*. Se edificaron *531 casas*, la mayoría de dos pisos, agrupadas en 27 cuerpos, formando un núcleo que se destacaba en el conjunto de una ciudad que tenía pocas casas de más de una planta.

"El conjunto de sobrias y simples líneas clásicas produce una agradable impresión de unidad, a pesar de que el proyectista, debido a las diferencias de nivel del terreno, no pudo dotar de un único entablamento corrido a toda la masa de edificación, viéndose obligado a subdividirla en forma escalonada", comenta el arquitecto *J. Giuria*.

Las calles principales eran de 20 varas de ancho y las secundarias de 12, empedradas, y las aceras de baldosas de cemento. Durante la construcción, llegaron a trabajar *2.000* hombres, favoreciéndose así muchas familias de modesta condición; las caleras y fábricas de ladrillos de Montevideo no eran suficientes para abastecer



Plano de Montevideo en 1897. En negro la parte efectivamente urbanizada. En cuadriculado blanco el amanzanamiento proyectado.

la obra y se hizo necesario traer esos materiales desde otros lugares, contratándose a los efectos más de medio millar de carros.

No obstante las dificultades financieras, que obligaron a detener los trabajos en más de una oportunidad, en mayo de 1889, fueron rematadas 300 viviendas.

Reus del Sur —que ocupaba una manzana— era similar al anterior y se terminó de construir hacia fines de 1889.

Otras empresas aparecidas durante el trienio de auge: *Sociedad Anónima Paz y Trabajo, Banco de Crédito Real* y *Compañía de Fomento Rural Inmobiliario*, también fraccionaron y remataron en varias zonas de la ciudad y en las afueras, fundando barrios —*Porteño* y *Cristóbal Colón*— y el pueblo *Conciliación*, ubicado en la antigua chacra de Grajales, sobre el camino que dio origen a la actual avenida Garzón.

La crisis del noventa —que llevó a la quiebra a la *Compañía Nacional de Crédito y Obras*— impuso a todos un alto. *Piria*, que no había permanecido ajeno a la *fiebre de construcción*, a la par que seguía su política fundacional: entre *1887* y *1889* remató los barrios *Buenos Aires, Joanicó, Bella Italia* y *Marcelino Sosa*, fue el único que realizó operaciones de este tipo en1892, año en que vendió los solares de los barrios *Bella Vista* y *Belvedere*, y en el siguiente, cuando subastó el barrio *Ituzaingó*, ubicado sobre la hoy avenida Garibaldi, al costado oeste del predio que ocupa el Comando General del Ejército. Hasta fines del siglo, se hicieron los remates fundacionales de los siguientes barrios: *Jacinto Vera* (1895), *Porvenir* (1895), *Gral. Flores* (1896), *Lavaderos del Este* (1896 —trazado teniendo como centro la laguna de Malvín y destinado a las lavanderas que se habían visto desplazadas del arroyo de los Pocitos, que corría en una zona progresivamente cotizada como balneario—, *Trouville Uruguayo* (1897) —ubicado al oeste del pueblo de los Pocitos—, *Industrial* (1897) —inmediato al Flor de Maroñas—, *La Estanzuela* (1897), *Diego Lamas* (1899) e *Isidoro de María* (1900), que daba al Camino Rivera, antes del Buceo. En todos los casos, actuó *La Industrial*, de *Piria*, quien, por los mismos años edificaba la obra que

perpetuó su nombre, en el *Puerto del Inglés*, en Maldonado: la actual *Piriápolis*.

Sobre este protagonista de nuestro desarrollo urbano, y valga como juicio final, ha escrito *Fernández Saldaña*:

"Inteligente, perseverante e infatigable —modelo para los compatriotas bajo ciertos aspectos— la actividad útil de Francisco Piria significó, en el vasto conjunto de sus empresas, una seguridad de triunfo; pero tuvo también una dura naturaleza de patrón, a la antigua, incompatible con los tiempos en que alcanzó a vivir. Tal vez sobre el mismo yunque en que se había forjado a martillo la faz inicial de su existencia, se forjó un crudo corazón de mayordomo que privará a su fama de ese calor de simpatía humana y popular, que hace grata la vida y protege la memoria de los hombres".

La edificación

En el año *1869*, fue notorio el descenso del número de permisos de edificación expedidos por las autoridades municipales; en 1872 —o sea en el año anterior al comienzo de la expansión que llevaría a la formación del *Gran Montevideo*— la *Ciudad Vieja* contaba con *2.538 casas* edificadas (*1.150 de altos* y *1.388 de una planta*), *26 barracas, 123 corralones, 23 casas en construcción* y *43.070 m2 de terreno sin edificar*; a su vez, la *Ciudad Nueva* —extendida desde la calle de Ciudadela hasta la del Ejido— tenía *2.809 casas particulares* (*711 de altos* y *2.098 de bajos*), *55 barracas, 308 corralones, 82 casas en construcción* y quedaban *sin edificar 241.313 m2*; y, en el *Cordón* y la *Aguada, Valliant* estimaba que había *1.200 viviendas.*

Como puede observarse, la *Ciudad Nueva* —en cuarenta y pocos años— ya tenía más casas que la *Vieja* y mantenía un ritmo de construcción superior a ésta; sus edificios, sin embargo, eran más modestos, contando con un porcentaje muy bajo de *fincas altas*, al decir de *Valliant*. También muy superior el número de corralones, hecho explicable por la diferencia de valor de los predios.

En la segunda mitad de la década del setenta, descendió notablemente la edificación privada, según lo testimonia el número de permisos de construcción expedidos: de *561* en 1874 bajó a *295* en 1875, *219* en 1876, *195* en 1887 y *192* en 1878. En cambio, fue muy importante la obra urbanística, siguiendo un impulso que ya venía de algún año atrás.

En enero de 1873, *Adolfo del Campo*, que había adquirido la quinta del *Buen Retiro*, delineada por el paisajista francés *Lasseaux*, por encargo de su primer propietario, *José de Buschental*, la inauguró como paseo público, instalando un excelente hotel en la casa del desaparecido financista y hombre de negocios francés.

Hacia fines de 1876, se inició la demolición del llamado *Mercado Viejo*, emplazado entre los muros de la ex Ciudadela y por entonces convertido en refugio de gentes de mal vivir; los trabajos fueron terminados en agosto del año siguiente, resolviéndose destinar el espacio libre a ampliación de la Plaza Independencia.

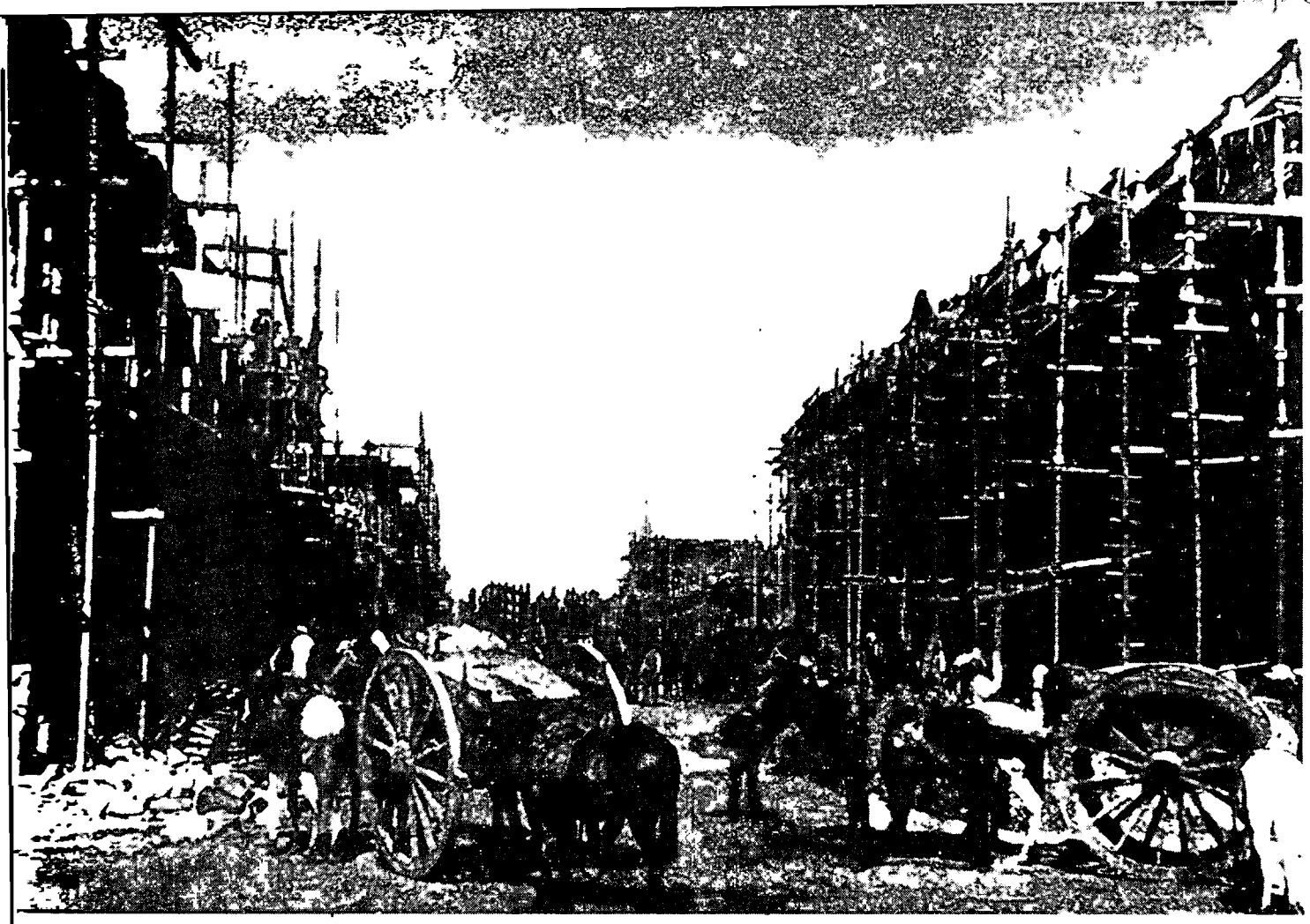
El último día del año 1878, se decretó la demolición del *"Fuerte"* —construido entre los años 1776 y 1780, habiendo servido de residencia a los sucesivos Gobernadores de Montevideo y a los titulares del Poder Ejecutivo en el Período Independiente— y la erección, en el sitio que él ocupaba, de la *Plaza Zavala*. Los trabajos se demoraron años y recién el 31 de diciembre de 1890, se inauguró la plaza nombrada.

El *"fuerte San José"* también fue demolido en estos años, destinándose los materiales de allí sacados —al igual que los provenientes de las otras demoliciones, a terraplenar calles de la *Ciudad Nueva* y a enlosar las plazas de *Cagancha* y de los *Treinta y Tres*. Cabe anotar que el Portón de la Ciudadela fue desmontado *"con el mayor esmero y todas las piedras numeradas a fin de poder reconstruirlo en algún edificio público"*.

El *31 de agosto de 1878*, con la firma de *Latorre* y su Ministro *José M. Montero* se dictó un decreto que sería trascendente para la evolución urbanística de Montevideo: el que ordenaba el trazado de *"boulevard de 50 metros de ancho"*; la escuadra por él formado y el Río de la Plata será los límites teóricos de la *Ciudad Novísima*.

Durante los años setenta se consagraron varios templos: la *Iglesia de la Inmaculada Concepción* o *"de Vascos"* (1/9/1870), la nueva *Iglesia del Cordón* (16/7/1870) y la del *Reducto* (10/1875); y se inauguraron algunos importantes edificios públicos: el *Asilo de Huérfanos y Expósitos* (24/10/1875) —proyectado por el Arq. *Francisco Rabú*, a cuya trayectoria se ha hecho referencia en el fascículo Nº 50: *Los comienzos de la modernización* y que fue una obra excepcional para la época, por su costo y dimensio-

Mercado Central. Portada sobre calle Reconquista



Un aspecto de la construcción del Barrio Reus al Norte. (Villa Muñoz)

nes, y el *Asilo de Dementes* (hoy *Hospital Vilardebó*), que comenzó a funcionar el 25 de mayo de 1880, habiendo realizado los planos y dirigido la ejecución de la obra el Ing. *Eduardo Canstat*, uruguayo que había cursado sus estudios en Francia.

A partir de 1883, se nota un crecimiento sostenido de la edificación, que culmina hacia fines de la década, durante los años de auge y prosperidad que siguieron a la *Conciliación de 1886*. Al respecto, escribió el *Dr. Eduardo Acevedo*, que fuera testigo de los hechos:

> *"Este movimiento activo de edificación, que formaba parte del progreso general del país, coincidía con la suba de los alquileres y la ocupación total de los edificios existentes. La prensa de 1888, señalaba con asombro la desaparición completa de los carteles de alquiler y la duplicación de los arrendamientos con relación al año anterior".*

Analizando las cifras del Censo Departamental realizado en 1889 y comparándola con datos de 1872, el *Dr. Carlos M. de Pena* concluye que en 17 años la edificación había aumentado *"en 253%, o se multiplicó dos veces y medio, en el referido período".*

Las cifras dan precisa cuenta de los efectos que tuvo la crisis sobre la construcción: en *1890*, la Municipalidad de Montevideo expidió la cifra record de *894 permisos de edificación*, al siguiente *472* y en *1892* y *1893*, *380* y *298*, respectivamente; la tendencia bajista se mantuvo durante el Gobierno de *Juan Idiarte Borda*: entre *1894* y *1897*, se tramitaron *1.433 solicitudes*, mientras que en el cuatrienio anterior habían sido *2.044* y en el lapso *1887-1889, 2.094*.

La falta de técnicos, en una ciudad donde crecía la demanda de casas-habitación, determinó que en la década del ochenta el Municipio permitiera firmar planos a aquelllos constructores y empresarios de obras que exhibieran un certificado expedido por tres personas que tuviesen títulos de ingeniero o arquitecto o maestro de obras. Esta disposición tuvo como resultado una arquitectura uniforme, tanto en la distribución de las habitaciones cuanto en la fachada de las casas. El hecho mereció la atención del Dr. *de Pena*, quien en la *Memoria de la Junta Económico-Administrativa de Montevideo correspondiente al año 1889* decía:

"Con ser muy dignas de encomio las mejoras realizadas en la última década: en la distribución interior de las habitaciones, en los servicios higiénicos, en la capacidad de aire y luz, en la amplitud de las habitaciones (en cuanto lo ha permitido el aprovechamiento de solares de muy cortas dimensiones), en el decorado interior de la vivienda, lo mismo que en la ornamentación de los frentes entre los que hay algunos monumentales de granito rojo y azulado, y de mármol; con todo esto, son todavía pocas, relativamente, las construcciones nuevas que salen del modelo común de las azoteas, y de una disposición en las habitaciones que pudiera llamarse "colonial", y que no corresponde, por lo general, a necesidades higiénicas, a exigencias artísticas y de verdadera comodidad.

Se advierte demasiada uniformidad en los frentes de los edificios bajos que aparecen chatos y deslucidos especialmente en la Nueva y Novísima Ciudad, cuyas calles tienen 17 metros de ancho. Estos defectos, así como los excesos contrarios de demasiadas aberturas, elevación superabundante de techos, recargos de ornamentación en los frentes, va disminuyendo de año en año, con las transformaciones indiscutibles que opera nuestra cultura, con la afluencia de constructores diplomados, con la difusión innegable del buen gusto artístico y el refinamiento progresivo de las costumbres".

El *eclecticismo historicista* —como se dijera en el fascículo Nº 50: *Los comienzos de la modernización*— selló el panorama estilístico durante el período *1870-1900*, dominando la arquitectura civil —pública y privada— y la religiosa.

En la civil privada, si bien siguieron predominando las formas renacentistas, se levantaron numerosos edificios que respondían a otros estilos, gozando de gran aceptación el neogótico, seguido por el morisco y hasta hubo arquitecturas originarias del Lejano Oriente.

La casa de *Francisco Gómez*, ubicada en la esquina de 25 de Mayo y Juan C. Gómez, constituye un ejemplo típico de edificio gótico. Fue proyectado por el *Arq. Ignacio Pedrálbez* —uruguayo que había cursado sus estudios profesionales en Francia— siendo considerado por algunos investigadores como exponente de la arquitectura civil pública porque sus funciones como habitación privada fueron muy cortas; en efecto: en 1888, la ocupó la Junta Económico-Administrativa de la Capital, después diferentes Ministerios y, finalmente, el órgano deliberante municipal.

Este edificio —dice *Marta Canessa de Sanguinetti*— a pesar de su extemporaneidad, no es ridículo; y no lo es porque dentro de sus líneas es proporcionado y armónico. En él, se comprueba hasta dónde el *eclecticismo* fue pura decoración. Todo el calado *"flamboyand"*, los trabajados arcos ojivales, las agujas que apuntan al cielo no pertenecen a la estructura del edificio, sino que están superpuestos. Por ejemplo: los vanos de las ventanas no son en sí ojivales, son adintelados, y los de los pisos superiores son escarzanos. Lo que da la sensación de arco gótico es la decoración que llevan encima del dintel, en el primer caso, y de la línea escarzana en el segundo.

Por lo demás, y ello importa a los efectos de lo antes afirmado, conserva el tradicional mirador, convertido en una torre gótica, ciertamente no muy esbelta; lo que, a la vez, ratifica el arraigo que tenía este elemento constructivo en la arquitectura nacional.

Julián Masquelez —también formado en Francia, donde estudió en la Escuela de Bellas Artes, entre los años 1883 y 1888— cerró con su actividad la influencia del *electicismo* galo en el Uruguay. Al él se debe la última ampliación del *Hospital de San José y la Caridad* —hoy *Maciel*— correspondiente a la parte S.E. del predio que ocupa, con frente a las calles Washington y Maciel. Interesa particularmente el acceso ubicado en la calle primeramente nombrada, que según *Aurelio Lucchini, "revela la obra original de un arquitecto que conocía composición y tenía una sólida base cultural artística"*. En efecto, la plantea anteponiéndole un patio a la francesa, para permitir su mejor apreciación; organiza la fachada y su ornamentación de forma que demuestra su comprensión del espíritu clásico francés; y realiza el tratamiento ornamental con gran libertad, evidenciando imaginación creadora. Las mismas condiciones revela en el otro edificio de su autoría que hoy se conserva, la *Casa de Otero* —actualmente sede de la *Caja de Pensiones Militares*—: capacidad para transformar la ornamentación y, no obstante, mantener la lógica clásica. Según la opinión de quien fuera *Director del Instituto de Historia de la Arquitectura* de nuestra *Universidad*, el citado *Aurelio Lucchini*, este trabajo más que en el campo ecléctico se ubica en las puertas de la renovación arquitectónica anti-historicista.

La introducción de las variantes eclécticas de

Mercado Central. Portada que daba a la calle Soriano.

origen italiano fue obra en nuestro medio de los ingenieros *Juan Alberto Capurro* —uruguayo, formado en la Escuela Real para Ingenieros de Turín— y *Luis Andreoni* —de origen italiano, alumno de la citada Escuela y también de la de Nápoles.

El *Ing. Capurro* —cuya actividad profesional coincide en el tiempo con la de *Pedrálbez* y *Rabú*, siendo coetáneo del primero y más joven que éste— proyectó, entre otros, los siguientes edificios: la casa de *Carlos de Castro* (1870), la casa-quinta de *Morales* (1872), la casa de *Estévez* (1880), la casa de *Santos* (1884) y la de *Agustín de Castro* (1885).

Respecto de su obra, dice *Lucchini*:

"Priva en ella —su obra arquitectónica— *la línea de Palladino, tratadista que llevó la obra clásica al campo manierista. A esas directivas responde la casa-quinta de Morales, hoy Museo Juan Manuel Blanes. Su disposición planimétrica compacta, organizada en base a ejes, la logia central, los pórticos laterales, el empleo de esculturas que coronan balaustradas, la correcta proporción y ordenada disposición de los elementos, así como la sensación de confort y al mismo tiempo distinción que respira la obra, son todos caracteres que provienen de las villas del maestro italiano... Lo mismo ocurría con el tratamiento del demolido Teatro Cibils... Y también en la casa de Agustín de Castro, cuyo piso alto maneja el motivo creado por el arquitecto italiano en la Basílica de Vicenza.*

En otras zonas —continúa— *Capurro se evade de las normas anteriores: la casa de Carlos de Castro, Buenos Aires esquina Bartolomé Mitre, recuerda los palacios venecianos, no por sus dimensiones generales, que son muy distintas, sino por la organización de tramos de fachada, que comprende una planta baja, abierta, como la planta alta, más recia ésta, que va dividida por pares de pilastras entre los que se ubican los vanos de medio punto. (...) Y en el edificio que proyectó para Máximo Santos, actual Ministerio de Relaciones Exteriores, el tratamiento se ajusta a modos del final del bajo renacimiento, cuando las fachadas de los palacios romanos o florentinos toman su mayor expresión de las ventanas "a tabernáculo", limitadas en su parte superior por frontones curvos o rectos".*

Luis Andreoni realizó una extensa obra, que llega hasta la tercera década de nuestro siglo; de su producción decimona, cabe destacar: la casa de *Buxareo* (1884), el *Club Uruguay* (1888), el *Hospital Italiano Humberto 1º* (1890) y la *Estación del Ferrocarril Central* (1897), de la que ya se habló.

Vistos en su conjunto, o sea incluyendo la producción de este siglo, los proyectos de *Andreoni* ofrecen una mayor variedad que los de *Capurro*. En el caso del *Hospital Italiano* aparece la influencia de Vasari; el barroco domina la concepción de la casa de *Buxareo* —hoy Embajada de Francia—; las técnicas expresivas de Amananti en el Palacio Pitti son evidentes en el edificio del ex *Banco Inglés* (1890) —hoy *UBUR*—; y así hasta alcanzar el pleno eclecticismo en la *Estación del Ferrocarril*.

El *conventillo* fue un tipo de vivienda *económica* que —según algunos investigadores— se remonta a los llamados *"cuartos del Virrey Sobremonte"* o sea

Club Uruguay

que datarían entre nosotros del período hispánico; cierto es, que en 1838, *Juan M. Pérez* ocupó a los inmigrantes en la edificación de un *barrio económico*, lo que permitía darles trabajo primero y vivienda de inmediato.

En el período que aquí se considera, este tipo de construcción estaba formado por edificios con habitaciones que en muchos casos solo tenían a la calle como espacio exterior; los más complejos poseían uno o varios patios, alrededor de los cuales se distribuían las habitaciones, pudiendo tener más de un piso. Como puede observarse, no se trataba de casas adaptadas para ser alquiladas por habitaciones sino de conventillos construidos exprofeso.

Eduardo Acevedo refiere que en *1878*, la *"estadística de conventillos"* arrojaba *589 edificios* con *17.024 personas*; quizás en la cifra se confundan los conventillos propiamente dichos con las casas destinadas a tal fin, sin embargo, es evidente que el reglamento dictado en tiempos de *Latorre* ante el amago de fiebre amarilla se refería al tipo de vivienda edificado para ser arrendado por habitaciones. En efecto, el mismo prescribía que en adelante tales construcciones tendrían que ser de material, con paredes revocadas, patios enlosados y habitaciones con una altura mínima de 3.50 m y una ventana de ventilación. Además, deberían tener una o más letrinas

en conexión con el caño maestro, lavaderos colectivos, servicios de aguas corrientes, iluminación hasta las doce de la noche. Cada seis meses se blanquearían las paredes y anualmente las puertas y ventanas. Para los vecinos era obligatorio el carné de vacunación.

Los sucesivos censos fueron revelando una disminución de este tipo de vivienda; el de 1884, dio un total de *4 conventillos* en el área comprendida desde la *Ciudad Vieja* hasta la calle Sierra, los mismos tenían *6.436 habitaciones*, albergando una población de *14.650 habitantes*: *5.370 hombres, 4.261 mujeres* y *5.019 niños.*

Los servicios

En el período 1868-1871, *Administración Batlle*, se inauguraron las tres primeras líneas de *tram-way* con que contó la ciudad de Montevideo. La primera, en *mayo de 1868*, fue la *de la Unión*, con el siguiente itinerario: partía de frente a la *Aduana —25 de Agosto* y *Colón*—, seguía por la primera de las calles nombradas hasta *Florida*, pasaba por la *Plaza Independencia* y luego tomaba por *18 de Julio* y *Camino 8 de Octubre*; la frecuencia era de veinte viajes diarios: cinco a la mañana y cinco a la tarde saliendo de la *Aduana* y otros tantos desde la *Unión*. La segunda línea comenzó a funcionar en agosto del año siguiente, *1869*, haciendo el trayecto desde la esquina de *Andes* y *18 de Julio* hasta el puente del *Paso del Molino*, siguiendo el Camino *de la Agraciada*. La llamada línea *del Este* fue la tercera y última de esta etapa; partía de la calle *Pérez Castellanos*, frente a la *Aduana*, para hacer el siguiente trayecto: *Sarandí, Juncal, Buenos Aires, Ciudadela, Soriano, Santa Lucía* —hoy Santiago de Chile—, *Constituyente, Estanzuela* —actual G. Ramírez—, hasta la playa de *Ramírez.*

La inauguración de este servicio coincidió con la de las instalaciones hechas en la playa de *Ramírez*, que *El Siglo* describía así:

"Con tal motivo se presentará a la vista del público en el lugar donde deben concluir los rieles del Tren-way, una parte de los cincuenta cuartos de baños de madera que se están aprontando en la playa de Ramírez, con todas las comodidades que puedan desear los hombres y las mujeres con la separación correspondiente y al abrigo del sol y del viento y de ser observados unos por otros. Cuyos cuartos, que tendrán capacidad para cuatro personas, pagarán el ínfimo precio de 10 centésimos, cada cuarto con su puerta, llave, esteras y útiles necesarios para los bañistas...".

La línea del *Reducto y Paso de las Duranas* comenzó a funcionar en setiembre de *1873*; la primera sección solo llegaba al *Reducto*, habilitándose un mes después la segunda hasta *Atahualpa*. En *1875*, se inauguró el *Tram-vía Oriental*, que después de sucesivas ampliaciones de recorridos unía el *Mercado del Puerto* con la zona de *Larrañaga* —hoy Luis Alberto de Herrera—, *Camino Goes* —actualmente Gral. Flores, pasando por la plaza ubicada en el predio donde en la actualidad se levanta el Palacio Legislativo; y también la primera sección del *Tram-vía del Buceo y los Pocitos*, así como el llamado *Tramvía del Norte*. Posteriormente, se tenderán ramales y se utilizará la doble vía: aquellos para atender nuevos lugares y esta para aumentar las frecuencias.

El servicio de *Alumbrado Público Eléctrico* se inauguró el *25 de agosto de 1886*; en rigor, debe ser considerada una experiencia frustrada, que dio lugar a un prolongado pleito entre el concesionario y las autoridades municipales y nacionales. Recién en *setiembre de 1889*, con la constitución de la *Compañía Nacional Luz Eléctrica* —respaldada por la *Compañía Nacional de Crédito y Obras Públicas*, fundada por *Emilio Reus* —que vino a suceder a la *Compañía Uruguaya de Alumbrado a Gas y Luz Eléctrica*, constituida a su vez en octubre de 1888, y que había adquirido la *Usina Eléctrica de Arroyo Seco* a la *Sociedad Anónima de Alumbrado a Luz Eléctrica "La Uruguaya"*, se hizo realidad el alumbrado público eléctrico para la Capital de la República. En una primera instancia, el nuevo servicio benefició a 250 manzanas de la *Aguada* y el *Cordón*, que nunca habían tenido alumbrado público. En esos años, la aplicación de la electricidad al alumbrado público se expandió más rápidamente que el uso en la iluminación de viviendas.

En el período de auge, con el Dr. *de Pena* en la Presidencia de la *Junta Económico-Administrativa de Montevideo*, fue notorio el progreso de los servicios municipales de salubridad —abastecimiento de agua corriente, recolección de residuos, barrido y riego de calles y construcción de cloacas— así como las obras de mejoramiento de los caminos que formaban la red vial suburbana y rural del departamento y de las calles de la ciudad. Lamentablemente, la crisis impidió llevar a la práctica los proyectos que para el embellecimiento de la Capital propuso el Ingeniero paisajista francés *E. André*, contratado por el Municipio a tales efectos; solamente en el caso de la *Plaza Zabala* —inaugurada, como se ha visto, el 31 de diciembre de 1890— se hizo realidad un proyecto de *André.*

Por encargo de la Junta Económico-Administrativa, *Isidoro de María* elaboró un plan de nomenclátor, estableciendo a la vez la razón de las denominaciones vigentes.

CRONICA GENERAL DEL URUGUAY. Autores: **Profs. Washington Reyes Abadie** y **Andrés Vázquez Romero**. Mapas y gráficas: Prof. Ruben Tracchia Racciati. Diseño: Heber Raviolo e Isabelino Villa.
Copyright by Ediciones de la Banda Oriental, Gaboto 1582, Tel. 4 32 06, Montevideo, Uruguay.
Proceso fotomecánico: Fotoset, Plic. Ltda.
Impreso en los talleres de Prisma Ltda., Gaboto 1582, Montevideo.
Aparece los primeros y terceros miércoles de cada mes.
Queda hecho el depósito que marca la ley. Edición amparada al Art. 79 de la ley 13349.
D.L. 169.562/81.